SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

ANNÉES 1904-1905

1/2 bo.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

ANNÉES 1904-1905



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131

1906

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

ANNÉES 1904-1905

Membres donateurs.

MM. ✝, VATTIER, professeur d'hydrographie.
LE MARQUIS DE HOUDETOT, maire de St-Laurent-de-Brèvedent
LOISEAU (Paul), négociant.
✝, Le baron Arthur DE ROTHSCHILD ✱, banquier.
Le comte MOSSELMAN, capitaine au long cours.
✝, DELAMALLE (Jacques), propriétaire.
VESIN (Joseph), capitaine au long cours.
La Compagnie générale Transatlantique.
WORMS JOSSE et C[ie], armateurs.
MENIER (Henri), industriel.
COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de commerce.
GUITTON (Louis), (✪ A), agent commercial.
✝, DUBOSC (E.) (O ✱) ✠ (C ✠), industriel.
La Compagnie des Chargeurs Réunis.
BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce.

Bureau.

MM. BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de Commerce, *président*.
HAUSSMANN (O ✱), receveur des Finances, *vice-président*.
GUITTON (Louis), (✪ A), agent commercial, *vice-président*.
FAVIER (E.) (✪ I), professeur au Lycée, *secrétaire général*.
PESLE (Robert), négociant, *secrétaire des séances*.
HUBERT (Jacques) *Secrétaire des séances*.
BOITIER (Léopold), *trésorier*.
MEURA (Ch.), courtier, *bibliothécaire*.

Comité.

MM. ALLEGRET (le Pasteur P.).
BASSET (Frank), avocat.
BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce.
BOITIER (Léopold).
BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères.
CARTON (Albert), assureur.

MM. Chancerel (H.), agent principal des Chargeurs-Réunis.
Couvert (Joannès) ✱, négociant, président de la Chamb commerce.
Dany (A.) (✿ I) négociant.
Dechaille (Stephen), (✿ A), directeur des Signaux et du vetage.
Delachanal, ingénieur en chef de la Chambre de commer
Doublet (G.), négociant.
Dufour (G.) ✱, docteur-médecin.
Engelbach (P.), docteur-médecin.
Engelbach (G.), négociant
Favier (E.) (✿ I), professeur au Lycée.
Fritz (J.), professeur d'allemand.
Garaud (J.), négociant.
Gartner (L.-E.) négociant.
Guérin (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite.
Guillot (Denis), avocat, conseiller général.
Guitton (Louis), (✿ A), agent commercial.
Harou (E.), courtier d'assurances.
Haussmann (O ✱), receveur des Finances.
Jacquemin (Ch.), négociant.
Krause (Albert), négociant.
Laneuville (E.), courtier.
Loiseau (Paul), négociant.
Martin-Dupont ✱, médecin principal de la Marine, en retr
Meura (Ch.), courtier.
Monscourt (E.), (✿ A), professeur au Lycée.
Odinet (G.), (✿ A), négociant.
Pelard (Frédéric), courtier.
Pesle (Robert), négociant.
Pilon (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts.
Preschez (E.), avoué.
Plum (P.) assureur.
Raoul-Duval (Edmond), négociant.
Roche (J.), photographe.
Schmitt (Victor), assureur.

MEMBRES TITULAIRES

MM.

Acher (F.), propriétaire, conseiller général, rue Michelet, 5.

Alexandre (N.) ✠, négociant, boulevard de Strasbourg, 125.

Allegret (P.) (le pasteur), rue des Gobelins, 71

Altmeyer (Henri), courtier, rue du Chilou, 34.

Ambaud (Charles), négociant, juge au Tribunal de commerce, rue du Chilou, 36.

Ambaud (Louis), négociant, membre de la Chambre de commerce, rue du Chilou, 36.

Ambaud (Émile), architecte-entrepreneur, rue Émile-Renouf, 55.

Ancel (Raoul) ✠✠, armateur, conseiller général, maire d'Harfleur, boulevard de Strasbourg, 103.

Angammare (Albert), directeur des Docks du canal de Tancarville, rue de Mexico, 63.

Archinard (Frédéric), négociant, boulevard de Strasbourg, 201 *bis*.

Argelliès (Louis), capitaine au long cours, rue Madame-Lafayette, 5.

Artaut (Mlle Marguerite) élève boursière à l'École pratique de Commerce et d'Industrie, section normale, rue du Lycée, 71.

Artzner (G.), de la maison Latham & Cie, rue Victor-Hugo, 145.

Asselin (Georges), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.

Asselin (Fernand), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.

Auber (Gabriel), maison Eug. Grosos, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.

Aubry (F.), commerçant, rue de Paris, 93.

Audoy, percepteur, rue de St-Quentin, 45.

Auger (Honoré) ✱, armateur, place Carnot, 1.

LISTE GÉNÉRALE

DES

MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ

Présidents d'honneur.

MM. Le Ministre de la Marine.
Le Ministre des Colonies.
SIEGFRIED (JULES) (O ✱) (✿ A), député du Havre.
Le Préfet de la Seine-Inférieure.
Le Sous-Préfet du Havre.
Le Chef de la Marine.
Le Maire du Havre.
Le Président de la Chambre de commerce du Havre.
Le Président du Tribunal de commerce du Havre.

Membres d'honneur.

MM. Le Général ARCHINARD (O ✱), commandant en chef l'armée coloniale, rue Brémontier, 9, Paris.
BAYOL (Docteur) (O ✱), gouverneur honoraire des Colonies.
DUPUIS (J.), explorateur.
DE MAHY, député de la Réunion, ancien Ministre.
HARMAND (Docteur) (O ✱), commissaire général du Gouvernement français à Hué (Annam).
LENNIER (G.) ✱ (✿ I) conservateur du Muséum d'histoire naturelle et d'ethnographie du Havre.
LEVASSEUR (E.) (O ✱), membre de l'Institut, professeur au Collège de France, 26, rue Monsieur-le-Prince, Paris.
LOURDELET (E.) ✱, vice-président de la Société de géographie commerciale de Paris, 69, boulevard de Magenta, à Paris.
NÉIS (Docteur) ✱, médecin de la Marine, explorateur en Cochinchine.

MM. QUEVILLON (F.) (O ✻) (✿ A), colonel breveté, commandant le 144e Régiment d'infanterie, à Bordeaux.

SAVORGNAN DE BRAZZA (C ✻), commissaire général honoraire du Congo français.

WIENER (Ch.) ✻, chargé d'affaires de France près du Gouvernement de Bolivie.

Président honoraire.

M. COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de commerce.

Vice-président honoraire.

M. BECQUÉ (L.) ✻ ✻, lieutenant de vaisseau en retraite, à Neuilly-sur-Seine.

Membres correspondants.

MM. CATAT (le Docteur), à Contrexéville (Vosges).

CHARDOT (Arsène), à Valparaiso.

DAVID DE FLORIS, 57, rue Fondary, à Paris.

DEBISE ✻, vice-président honoraire de la Société de géographie de Lyon.

DE SAINT-QUENTIN ✻, trésorier des Invalides, à Marseille.

FRANCONIE (Joseph), attaché à la Banque de France, rue Blanche, 74, à Paris.

FRIESTEDT (M.), industriel, 10, Engelbrektsgatan, N. B., Stockholm.

GAUTIER (A) ✻, capitaine d'infanterie de marine en retraite, à La Flèche (Sarthe).

KLETT (Carlos Lix) ✻, (✿ A) Consul général de la République Argentine, à Rio-de-Janeiro (Brésil).

LE BARROIS D'ORGEVAL, vice-président de la Société de géographie commerciale, 31, rue Tocqueville, à Paris.

LEVY (Victor), Babenbergerstrasse, 9, à Vienne (Autriche).

SCHRADER (F.), directeur des travaux cartographiques de la maison Hachette et Cie, boulevard St-Germain, 79, à Paris.

SIEGFRIED (André), boulevard St-Germain, 226, à Paris.

VIDAL, professeur d'hydrographie, à Bastia (Corse).

WAUTERS (A.-J.), directeur du « Mouvement géographique », 13, Rue Bréderode, à Bruxelles.

Membres donateurs.

M. †, VATTIER, professeur d'hydrographie.
LE MARQUIS DE HOUDETOT, maire de St-Laurent-de-Brèvedent
LOISEAU (Paul), négociant.
†. Le baron Arthur DE ROTHSCHILD ✻, banquier.
Le comte MOSSELMAN, capitaine au long cours.
†. DELAMALLE (Jacques), propriétaire.
VESIN (Joseph), capitaine au long cours.
La Compagnie générale Transatlantique.
WORMS JOSSE et Cie, armateurs.
MENIER (Henri), industriel.
COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de commerce.
GUITTON (Louis), (✪ A), agent commercial.
†, DUBOSC (E.) (O ✻) ✠ (C ✠), industriel.
La Compagnie des Chargeurs Réunis.
BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce.

Bureau.

M. BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de Commerce, *président*.
HAUSSMANN (O ✻), receveur des Finances, *vice-président*.
GUITTON (Louis), (✪ A), agent commercial, *vice-président*.
FAVIER (E.) (✪ I), professeur au Lycée, *secrétaire général*.
PESLE (Robert), négociant, *secrétaire des séances*.
HUBERT (Jacques) *Secrétaire des séances*.
BOITIER (Léopold), *trésorier*.
MEURA (Ch.), courtier, *bibliothécaire*.

Comité.

ALLEGRET (le Pasteur P.).
BASSET (Frank), avocat.
BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce.
BOITIER (Léopold).
BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères.
CARTON (Albert), assureur.

MM. CHANCEREL (H.), agent principal des Chargeurs-Réuni
COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Cha commerce.
DANY (A.) (✪ I) négociant.
DECHAILLE (Stephen), (✪ A), directeur des Signaux et vetage.
DELACHANAL, ingénieur en chef de la Chambre de con
DOUBLET (G.), négociant.
DUFOUR (G.) ✱, docteur-médecin.
ENGELBACH (P.), docteur-médecin.
ENGELBACH (G.), négociant
FAVIER (E.) (✪ I), professeur au Lycée.
FRITZ (J.), professeur d'allemand.
GARAUD (J.), négociant.
GARTNER (L.-E.) négociant.
GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en reti
GUILLOT (Denis), avocat, conseiller général.
GUITTON (Louis), (✪ A), agent commercial.
HAROU (E.), courtier d'assurances.
HAUSSMANN (O ✱), receveur des Finances.
JACQUEMIN (Ch.), négociant.
KRAUSE (Albert), négociant.
LANEUVILLE (E.), courtier.
LOISEAU (Paul), négociant.
MARTIN-DUPONT ✱, médecin principal de la Marine, e
MEURA (Ch.), courtier.
MONSCOURT (E.), (✪ A), professeur au Lycée.
OHNET (G.), (✪ A), négociant.
PELARD (Frédéric), courtier.
PESLE (Robert), négociant.
PILON (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entre
PRESCHEZ (E.), avoué.
PLUM (P.) assureur.
RAOUL-DUVAL (Edmond), négociant.
ROCHE (J.), photographe.
SCHMITT (Victor), assureur.

MEMBRES TITULAIRES

MM.

Acher (F.), propriétaire, conseiller général, rue Michelet, 5.

Alexandre (N.) ⚙, négociant, boulevard de Strasbourg, 125.

Allegret (P.) (le pasteur), rue des Gobelins, 71

Altmeyer (Henri), courtier, rue du Chilou, 34.

Ambaud (Charles), négociant, juge au Tribunal de commerce, rue du Chilou, 36.

Ambaud (Louis), négociant, membre de la Chambre de commerce, rue du Chilou, 36.

Ambaud (Émile), architecte-entrepreneur, rue Émile-Renouf, 55.

Ancel (Raoul) ✠✠, armateur, conseiller général, maire d'Harfleur, boulevard de Strasbourg, 103.

Angammare (Albert), directeur des Docks du canal de Tancarville, rue de Mexico, 63.

Archinard (Frédéric), négociant, boulevard de Strasbourg, 201 *bis*.

Argelliès (Louis), capitaine au long cours, rue Madame-Lafayette, 5.

Artaut (Melle Marguerite) élève boursière à l'École pratique de Commerce et d'Industrie, section normale, rue du Lycée, 71.

Astzmer (G.), de la maison Latham & Cie, rue Victor-Hugo, 145.

Asselin (Georges), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.

Asselin (Fernand), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.

Auber (Gabriel), maison Eug. Grosos, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.

Aubry (F.), commerçant, rue de Paris, 93.

Audoy, percepteur, rue de St-Quentin, 45.

Augé (Honoré) ✻, armateur, place Carnot, 1.

1328. **Auger** (Paul), rentier, rue Jules-Lecesne, 25.
1832. **Aumont** (I.), commis principal des Douanes, bureau des Docks.
1338. **Avril** (F.), négociant, rue Dubocage-de-Bléville, 4.
1549. **Badoureau** (F.), négociant, rue Dubocage-de-Bléville, 1.
1200. **Balard d'Herlinville**, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 55.
741. **Baltazard** (Théodore), négociant, boulevard François-Ier, 113
1975. **Baly** (L.), ingénieur, rue Jules-Lecesne, 67.
963. **Barral** (Georges), négociant, rue de la Pompe, 66, Paris.
1949. **Barre** (Jules), (✿ A), (O. ✠), ancien capitaine de port aux Colonies, lieutenant de port, rue Émile-Renouf, 59.
559. **Barrié** (A.), banquier, rue de la Paix, 7.
1203. **Barthelmé** (Georges), courtier, rue Toustain, 3.
1700. **Barthold** (Edm.), négociant, rue de la Bourse, 3.
1393. **Basset** (Frank), avocat, rue Fontenelle, 13.
1553. **Basset** (A.), négociant, de la maison J.-M. Currie, rue Pleuvry, 2.
1069. **Batalha**, rentier, boulevard de Strasbourg, 124.
1977. **Bate** (Clifford-A.), agent commercial, rue de la Bourse, 40.
1445. **Bauche** (Gaston), négociant, rue du Havre, 52, à Sanvic.
1519. **Bauer** (Léon), marchand-tailleur, rue de la Mailleraye, 112.
1474. **Baut**, rentier, rue de St-Quentin, 64.
9. **Bauzin** (Émile), armateur, conseiller général, rue Dubocage de-Bléville, 1.
1814 **Baysselance** (O ✻), ingénieur en chef de la Cie Générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
11. **Becqué** (L.) ✻ (O ✠), lieutenant de vaisseau en retraite, rue de l'Hôtel-de-Ville, 11, à Neuilly-sur-Seine (Seine).
631. **Begouen-Demeaux** (Max), direct. d'assurances, place Carnot, 6.
1288. **Begouen-Demeaux** (Robert), directeur d'assurances, boulevard de Strasbourg, 96.
1399. **Begouen** (André), avocat, rue Naude, 30.
383. **Bellenger-Rozay**, commerçant, place du Vieux-Marché, 10.
1691. **Bellenger** (André), commerçant, rue d'Etretat, 110.
1544. **Belugou** (Mlle L.) (✿ I), directrice du Lycée de jeunes filles, rue de l'Orangerie, 27.
634. **Bénard** (G.), bronzes d'art, place de l'Hôtel-de-Ville, 18.
373. **Bérard** (Henri), courtier maritime honoraire, boulevard François-Ier, 38.
14. **Bergerault** (C.), négociant, rue Doubet, 16.
1594. **Berri[illegible]beitia** (A.), négociant, rue du Champ-de-Foire, 16.

BERNARD (G.), ingénieur aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Jules-Lecesne, 33.
BERNHEIM, étudiant, École supérieure de commerce.
BERTRAND (Julien), négociant, rue d'Après-Mannevillette, 16.
BILLARD (Émile), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
BINET (Ernest), rentier, rue Anfray, 19.
BINET, rentier, boulevard de Strasbourg, 69.
BLECH (René), administrat[r] de la C[ie] Cotonnière, pal. de la Bourse.
BLIM ✱, chef de service des Ponts et Chaussées, Saigon (Cochinchine).
BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce, place Saint-Joseph, 5.
BOESWILWALD (Auguste) (✿ A), représentant de commerce, rue de la Bourse, 17.
BOITIER (Léopold), rue Doubet, 12.
BOITIER (René), avocat, rue Doubet, 12.
BOIVIN (L.) (✿ A), employé de commerce, rue de Paris 131.
BOOB (A.), pharmacien, rue de Paris, 137.
BOSSIÈRE (René) négociant, rue des Orphelines, 2.
BOUETTE (W.-E.), ingénieur, boulevard Maritime, 146.
BOULARD (René), imprimeur, rue du Canon, 30.
BOULET (Eug.) ✱, représentant des P.P. Chartreux, rue Madame-Lafayette, 7.
BOULANGER (Ed.), négociant, rue de la République, 13, à Sanvic.
BOURDIGNON (A.), libraire, place Gambetta, 19.
BOURDON (Georges) de la maison Guillerault et C[ie], place Jules-Ferry, 8.
BOURQUIN (H.), négociant, rue des Gobelins, 63.
BOUTELEUX (L.), agent principal de la Société Navale de l'Ouest, quai d'Orléans, 45.
BREDAZ (A.) ✱, entrepreneur de camionnage, cours de la République, 115.
BREDEL (Victor), employé de commerce, rue du Cimetière, 15, à Sanvic.
BRENAC (D), pharmacien, rue de Paris, 66.
BRIAND (M[me]), rentière, rue du Havre, Sainte-Adresse.
BRIAND (Auguste), capitaine au long cours avec brevet supérieur, rue Clément-Marical, 11.
BRIANT (E.), courtier, rue de la Bourse, 19.
BRICKA (Ernest), négociant, membre de la Chambre de commerce, rue de la Bourse, 29.

364. BRICARD (H.) ✻ (C ✠) ✠, directeur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, membre de la Chambre de Commerce, boulevard de Strasbourg, 45.
1562. BRIÈRE (Mme Vve), rentière, rue Jules-Lecesne, 2.
423. BRINDEAU (Louis) ✻, député, boulevard de Strasbourg, 53.
604. BRIQUET (Paul), directeur des magasins publics, rue Casimir-Delavigne, 42.
1189. BRULÉ (Mlle Hélène), élève à la section normale de l'Ecole pratique de commerce et d'industrie de jeunes filles, rue du Lycée, 71.
32. BRUNET (Alfred), négociant, de la maison Vve A. Derode, rue de la Bourse, 23.
1910. BRUNSCHVIG, docteur-médecin, rue Séry, 24.
1788. BROWNE (Wm F.), négociant, de la maison Dufay, Gigandet & Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1557. BUCAILLE (Henri), rentier, boulevard François-Ier, 60.
418. BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères, boulevard de Strasbourg, 124.
2002. BURNIER, de la maison Kronheimer et Cie, route de la Hève, 16, à Sainte-Adresse.
949. BUSCH (Louis), négociant, rue du Champ-de-Foire, 12.
1796. CAILL (Ch.) ✻, chef du pilotage de la Seine, place de l'Hotel-de-Ville, 16.
366. CAILLARD (V.), constructeur-mécanicien, membre de la Chambre de Commerce, rue de l'Église, 28.
1010. CAILLARD (Georges), ingénieur civil, rue de Prony, 20.
2010. CAILLATTE, négociant, de la maison Frédéric Jung et Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
310. CALLIGÉ (L.), courtier, palais de la Bourse.
1690. CARON (J.), négociant, de la maison H. Demoinet, rue de la Bourse, 46.
1749. CARREL (l'abbé), professeur à l'Externat Saint-Joseph, rue Victor-Hugo, 32.
1835. CARRÈRE, ✠, docteur-médecin, rue de Paris, 123.
1105. CARTON (Albert), assureur, rue de la Halle, 20.
1251. CARUETTE (E.), entrepreneur de transports, cours de la République, 36.
1919. CASABIANCA (André), ✻, administrateur en chef de l'Inscription maritime, Arsenal de la Marine.
907. CASPAR (Charles), négociant-armateur, q. Casimir-Delavigne, 15.
1217. CASTEL (Jules), du Crédit Havrais, boul. de Strasbourg, 79.

1614. CATTEAUX (Gustave), de la maison Lehoucq & Charlet, rue Franklin, 53.
1780. CAVANAGH (W.), négociant, rue Édouard-Larue, 14.
1829. CAVANAGH (Raoul), commerçant, boulevard de Strasbourg, 96.
675. CHALOT (Gustave), banquier, rue des Pénitents, 53.
1588. CHAMARD (Léon), caissier, rue Louis-Pihlippe, 18.
491. CHANCEREL (A.), agent principal de la C[ie] des Chargeurs Réunis, rue Jules-Lecesne, 30.
1309. CHARDOT (Daniel), vérificateur des Douanes, boulevard François-I[er], 61.
1621. CHARRUT (H.), négociant, de la maison Loiseau et Barral, rue du Chilou, 34.
1512. CHAVANES (Gaston), courtier, rue de la Bourse, 32.
884. CHEGARAY (H.), négociant, rue Fontenelle, 34.
40. CHERFILS (Charles) (✠ A), adjoint au Maire du Havre, conseiller d'arrondissement rue Just-Viel, 32.
352. CHERFILS (Émile), courtier maritime, rue de la Gaffe, 6.
463. CHEUBET (L.), notaire honoraire, conseiller d'arrondissement, conseiller municipal, rue Joinville, 30.
841. CHEVALLIER (Pierre), capitaine visiteur, place Jules-Ferry, 4.
1944. CLEGUER (Edouard), officier de marine en retraite, r. Thiers, 65.
1764. CLERC (Léon), négociant, au château d'Harfleur (Seine-Inférieure).
1753. CLOCHETTE (Georges), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1285. CLOLOGE (Alphonse), négociant, impasse Dagobert, 10.
1265. COLCHEN (Ch.), courtier, rue Jules-Lecesne, 32.
798. COLLET (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 4.
332. COMMAUCHE (J.), constructeur-mécanicien, rue de Mexico, 36.
2016. COQUELIN (Ch.), sous-officier du corps d'occupation du lac Tchad, à Fort-Lamy.
304. CORBLET (E.), armateur, rue Édouard-Larue, 1.
1692. COTELLE (J.-M.), négociant, de la maison D. Levillain et Cotelle, rue Jules-Lecesne, 47.
1843. COTTARD (Alfred) ✱, négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue du Lycée, 30.
45. COTY (A.) (✠ A), ancien chef d'institution, place de l'Hôtel-de-Ville 27.
789. COULON (Ch.) ✠ ✠, négociant, conseiller municipal, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Paix, 6.
1952. COURANT (Maurice), artiste peintre, Clos de l'Abbaye, à Poissy, (Seine-et-Oise).

1953. Courant (L.), négociant, rue du Grand-Escalier, 2.
1736. Cournil de Lavergne (Mme), professeur, rue Aug.-Dolfus, 8.
1956. Courtin (Arthur), percepteur, rue de Saint-Quentin, 67.
47. Cousin (Arthur), maison Albert Quesnel & Cie, impasse Dagobert, 8.
1883. Cousin (Henri) (✿ A), agent commercial, rue d'Epréménil, 51,
48. Couvert (Joannès) ✠, négociant, président de la Chambre de commerce, rue de la Bourse, 31 *bis*.
49. Couvert (Camille), négociant, rue Jules-Lecesne 58.
374. Coville (A.), ingénieur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue St-Michel 9.
51. Cremer (Marius), négociant, consul de Grèce, rue Doubet, 16.
1113. Daligault (F.), entrepreneur de menuiserie, rue Dicquemare, 21.
1908. Danic (Jean), chef des bureaux de la Direction des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
1277. Daniel (Joseph), capitaine au long cours, rue E. Renan, 46.
1301. Danon (J.), négociant, rue de la Bourse, 35.
807. Danvers (Paul), négociant, rue du Lycée, 81.
1392. Dany (A.) (✿ I), négociant, rue du Champ-de-Foire. 1.
1840. Daspet (Paul), de la maison Viller, Ysnel et Cie, rue de la Cavée-Verte, 103, à Sanvic.
1143. De Burnay (le Comte Henri), de la maison Henri de Burnay & Cie, négociants-armateurs à Lisbonne (Portugal).
569. Dechaille (Stéphen) (✿ A), capitaine au long cours, directeur des Signaux et du Sauvetage, rue Benjamin-Normand.
1898. Dechaux (Albert), Juge au Tribunal civil, rue de la Bourse, 1,
1123. De Coninck (James) (✿ I.) ✠, courtier, r. de la Bourse, 39.
1080. Dégenétais (L.), courtier, rue de la Bourse, 33.
1091. Degeuser (A.), courtier, boulevard de Strasbourg, 56.
1792. Degeuser (René), courtier, rue de Toul, 16.
1255. De Goer de Hervé (Georges), négociant, rue Thiébaut, 7.
1594. Degoy (G.), courtier, place Carnot, 8.
759. De Grandmaison (H.), avocat, rue de Mexico, 45.
1959. De Heyder (Ch.), courtier, rue Victor-Hugo, 136.
426. De Houdetot (le marquis), maire de Saint-Laurent-de-Brèvedent (Seine-Inférieure).
597. Delachanal, ingénieur en chef honoraire de la Chambre de commerce, rue du Docteur-Couture, 32.
1822. Delacroix (E.), rentier, rue Casimir-Delavigne, 6.

1546. Delamare (L.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1369. Delaroche (Mme Raoul), propriétaire, rue Félix-Faure, 53.
2012. De la Serna (Rufino-C.), consul de la République Argentine, boulevard de Strasbourg, 183.
1521. De Léséleuc (Henri), assureur, place Jules-Ferry, 8.
57. Delhomme (Ed.), industriel, rue Joseph-Périer, 48-50.
1892. Del Pozo, négociant, rue Racine, 43.
1941. Demange (A.), négociant, juge au Tribunal de commerce d'Alger, rue Arago, 8, à Alger.
1524. De Montfleury (Lucien), juge suppléant au Tribunal civil, conseiller municipal, rue de Montivilliers, 78.
730. De Montalembert (le Comte), propriétaire, au château de Menilles (Eure).
1747. Dennis (Étienne), négociant, rue de la Bourse, 19.
1964. Denouette (Lucien), courtier, rue Léon-Buquet, 9.
341. De Querhoent (J.) ✻, négociant, vice-président de la Chambre de commerce, maire de Sainte-Adresse, rue Lemaistre, 29.
1969. Derais (A.), rentier, rue Joinville, 24.
1806. Dero (L.), ingénieur, rue de Tourneville, 101.
1529. Deronde (E.), docteur-médecin, rue d'Épréménil, 4.
58. Deschamps (Médéric) ✻ (❂ A), propriétaire à la Rive, Montivilliers (Seine-Inférieure).
1751. Deshayes (Éd.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1893. Desmonts (André), entrepreneur de camionnage, rue Philippe-Lebon, 7.
1958. Detournay (André), assureur, rue Massieu-de-Clerval, 10.
1841. De Vigan (J.), secrétaire de la Chambre de Commerce, palais de la Bourse.
1598. Deville, docteur-médecin, rue Thiers, 28.
898. Dombre, (Mme L.), libraire, place de l'Hôtel-de-Ville, 10.
1371. Doublet (Georges), négociant, juge au Tribunal de Commerce rue de la Bourse, 3.
83. Dourt (V.), avoué honoraire, juge au Tribunal civil, rue Frédéric-Sauvage, 15.
2015. Doutrelaut (Arthur), de la maison Vve Derode, boulevard de Strasbourg, 42.
683. Doy (Auguste), courtier, rue Félix-Faure, 23.
1826. Dreyfus (Léon), négociant, rue de la Bourse, 32.
589. Drouaux (Émile), négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
1900. Dubois (E.), directeur de la Société Générale, rue de la Bourse, 27.

1077. Ducert (Paul), négociant, rue Michelet, 71.
509. Duchesne (B.), constructeur-mécanicien, rue de Neustrie, 40.
1837. Ducrocq ✻, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue Caligny, 9.
282. Dufour (G.), ✻ docteur-médecin, rue Félix-Faure, 2.
1991. Dufour (Maurice), place Carnot, 4.
1992. Dufour (Gustave), place Carnot, 4.
543. Dugua (A.) ✻ (✻ A), président de la Société mutuelle de prévoyance des employés de commerce, rue Thiers, 130.
2019. Dumesnil (Jules), caissier, rue Thiers, 30.
1499. Dumont (Alf.), courtier, rue du Champ-de-Foire, 79.
70. Dumouchel (Aug.), courtier, rue de la Ferme, 38, à Sanvic.
581. Dupaquier (André), négociant, rue de la Bourse, 59 *bis*.
1376. Dupasquier (Hermann), négociant, conseiller municipal, rue Casimir-Périer, 13.
1954. Du Pasquier, docteur-médecin, rue de l'Orangerie, 10.
1623. Duplat (Achille) (✻ I), commissaire du Gouvernement aux Docks-Entrepôts, pavillon des Docks, quai de Marseille.
2004. Duplat (Eug.), agent commercial, conseiller municipal, rue de la Bourse, 39.
701. Dupont (Émile), directeur de la Cie des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
299. Dupuis (Pierre), négociant, rue de la Bourse, 51.
585. Durand-Viel (Louis) ✻, de la maison Thieulent frères, rue des Guêpes, 16, à Sainte-Adresse.
1504. Durand-Viel (Jacques), courtier, rue de la Bourse, 28.
73. Duret (Alfred) (C ✠) (O ✻), négociant, 15, rue Gustave-Flaubert.
1565. Egloff (L.), courtier, rue de Tourneville, 116.
953. Eloy (Fernand), courtier, palais de la Bourse, escalier G.
78. Engelbach (G.), de la maison Les Neveux de J.-G. Schmidt, rue St-Michel, 15.
1072. Engelbach (P.), docteur-médecin, rue Naude, 26.
1935. Engelbrecht (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 29.
2014. Ernis (A.), du *Bulletin de Correspondance*, rue Félix Faure, 5.
1354. Esbran (Gustave), négociant, Membre de la Chambre de commerce, quai d'Orléans, 59.
1793. Estignard (C)., chef de bureau à la Compagnie générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.

1994. **Even** (Mme), pavillon des Bains Decker, rue du Perrey, 81.
1980. **Fabre** (G.), notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 20.
660. **Farcis** (A.), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
1553. **Fauvel** (A.), négociant, rue Thiers, 43.
1963. **Fauvel** (Mme L.), rue Victor-Hugo, 165.
1383. **Favier** (E.) (I), professeur au Lycée, rue J.-B. Eyriès, 54,
1697. **Fehr** (S.) (C ✠), négociant, rue Faure, 8.
1525. **Féré** (Ernest), agent commercial, quai Casimir-Delavigne, 27.
1548. **Fernberg** (G.), agent de change, boulevard de Strasbourg, 91.
1774. **Fevrier** (Mme.), rentière, rue Félix-Faure, 61.
1816. **Fiévet** (J.), négociant, quai d'Orléans, 25.
369. **Fischer** (Joseph), représentant général de la Cie Gle Transatlantique pour l'Autriche-Hongrie, Hegelgasse, 13, Vienne, (Autriche).
1156. **Fischer** (Émile), de la maison H. Génestal et fils, rue de la Ferme, 21.
1493. **Flavigny** (O ✱), lieutenant-colonel, commandant le 22e régiment territorial d'Infanterie, rue de l'Orangerie, 35.
85. **Foerster** (Frédéric), rentier, boulevard de Strasbourg, 126.
1534. **Follin** (H.), de la maison Worms & Cie, boulevard de Strasbourg, 55.
393. **Fossat** (E.) ✱, courtier, rue de la Bourse, 32.
1924. **Fossat** (A.), courtier, rue de la Bourse, 32.
1951. **Fouilleul** (B. P.), négociant, de la maison J. P. Simmonds & Cie, rue Fléchier, 9.
1830. **Franque** (Paul) (C ✠), propriétaire, rue des Gobelins, 45.
1551. **Fritz** (J.), professeur d'allemand, rue Frédéric-Bellanger, 56.
1831. **Fulgence** (L.), représentant de commerce, rue du Lycée, 16 bis.
1787. **Gaillard** (Louis), négociant, rue Franklin, 36.
2011. **Galilée** (Henry), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
856. **Garaud** (Jules), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1438. **Garnier**, vérificateur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
376. **Gartner** (L.-E.), de la maison J. Dupasquier & Cie, rue Saint-Michel, 19.
1574. **Gascuel** (V.), docteur médecin, ancien médecin de l'hôpital civil de Constantine, rue Bazan, 60.
1597. **Gatin** (P.), courtier, rue de la Bourse, 38.
1890. **Gattiker** (P.), négociant, rue Toustain, 13.
1905. **Geli** (Henri), agent de change, place Gambetta, 9.
1665. **Geis** (Mme), rue Fléchier, 12.

28. GÉNESTAL (Henri) ✻ (✿ A), négociant, conseiller général, consul d'Italie, rue de la Bourse, 44.
1405. GÉNESTAL (Maurice), négociant, juge suppléant au Tribunal de Commerce rue de la Bourse, 44.
288. GENIN (F.), négociant, boulevard de Strasbourg, 65.
1114. GESSLER (H.-E.), agent commercial, rue de Mexico, 45.
1480. GODARD (Henri), propriétaire, boulevard Maritime, 48.
1272. GODEFROY (Ernest), courtier maritime honoraire, rue Caligny, 18.
1804. GODET, négociant, adjoint au Maire du Havre, rue Gustave-Flaubert, 87
718. GODREUIL (Emmanuel) ✠, avocat, rue Séry, 23.
2007. GORSE (le d[r] Jean), médecin de la Santé, Grand-Quai, 55.
1116. GOSSELIN (Émile), notaire, rue d'Ingouville, 31.
1838. GOT (Th.), ingénieur aux Chargeurs Réunis, rue Guillaume-le-Conquérant, 16.
1579. GRANDCAMP (Léon), employé de commerce, rue Gambetta, 60, à Sanvic.
1885. GRÉGOIRE (Henri), courtier, place Jules-Ferry, 8.
1702. GRINER (Ad.), docteur-médecin, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
666. GRIPOIS (E.), rentier, rue Saint-Roch, 5.
98. GROSOS (Eug.) (O ✻) (C ✠) (O ✠) ✿, négociant-armateur, consul de Turquie et d'Autriche-Hongrie, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
1593. GUÉLON (Mathieu), ✻, receveur des Postes, b. de Strasbourg, 108
91. GUERBETTE (I.), négociant, rue Victor-Hugo, 156.
611. GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite, rue Racine, 9.
1961. GUERRIER (Fernand), pilote, rue Marie-Thérèse, 15.
1810. GUIFFART (Armand), ingénieur des Ponts et Chaussées, boulevard François-I[er], 141.
1199. GUILLEMETTE (Eugène), commissaire-priseur, rue de Fécamp, 4.
1812. GUILLERAULT (O.), négociant, rue Picpus, 9.
853. GUILLOT (Denis), avocat, conseiller général, boulevard de Strasbourg, 148.
97. GUITTON (Louis) (✿ A), agent commercial, de la maison Ferd. Schneider, rue du Champ-de-Foire, 74.
1717. HAAG (Otto), négociant, rue Cochet, 8.
1202. HAAS (Ch.), agent commercial, rue de la Cave-Verte, 9, à Sanvic.
1808. HAAS (Geo.), reprsentant de commerce, place Jules-Ferry, 8.
1509. HABERT (Gaston), de la maison Eugène Doublet, rue Franklin, 15.

580. HAMEL (C.), fabricant de bouchons, rue de la Bourse, 17.
868. HAMON (J.-B.), capitaine au long cours, impasse Hauguel, 4.
262. HAROU (E.), courtier d'assurances, rue de la Bourse, 24.
1208. HAUSER (Georges), négociant, rue de Tourneville, 83.
1923. HAUSSMANN (O ✱), receveur des Finances, rue de l'Orangerie, 12.
1936. HAUZEUR (Georges), de la maison Wm Mason, rue du Havre, 94, à Ste-Adresse.
1457. HAYN (Wm), négociant, rue Cochet, 5, à Sanvic.
1712. HÉBERT (Jules), chef de service des Engins de levage de la Chambre de Commerce, rue Jules-Lecesne, 105.
875. HEMET (E.), directeur du *Bulletin de correspondance*, palais de la Bourse, escalier F.
850. HESS (G.), négociant, rue du Champ-de-Foire, 7 *bis*.
562. HOCHET (G.), employé de commerce, rue Franklin, 31.
105. HOFMANN (H.), professeur d'allemand, rue de la Paix, 1.
2005. HUBERT (Jacques), rue Augustin-Normand, 16.
1748. HUMEAU (le Docteur), rue de Toul, 8.
636. HUMBERT (Charles), négociant, rue de Mexico, 61.
1624. HUTTER (J.-J.), entrepreneur, rue du Havre, 46, Ste-Adresse.
1448. JACQUEMIN (Charles), assureur, consul du Monténégro, rue Victor-Hugo, 67.
407. JACQUEY (Louis), ingénieur de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 179.
1805 JAMEIN (Jules), négociant, conseiller d'arrondissement, place de l'Hôtel de-Ville, 25.
1713. JANDIN jeune, pharmacien, rue de Fécamp, 13.
2018. JOBBÉ-DUVAL, négociant, passage Marie-Berthe, 7.
1982. JOHNSTON (Georges), négociant, de la maison E. Raoul-Duval et Co, place Carnot, 9.
391. JOLY (A.), propriétaire, boulevard de Strasbourg, 2.
1912. JUHEL (Alfred) (✿ A), courtier, impasse St-Michel, 12.
911. JUNG fils (Frédéric), négociant, rue Félix-Faure, 34.
1157. KABLÉ (Jacques), courtier, rue Victor-Hugo, 134.
1896. KABLÉ (Mme Charles), propriétaire, rue St-Michel, 6.
1359. KAISER (Rodolphe), courtier, rue du Champ-de-Foire, 2.
1954. KERZ (Ferd.), caissier, rue Frédérick-Lemaître, 27.
1927. KIRSCHBAUM (Mlle) (✿ I), Directrice de l'école pratique de Commerce et d'Industrie pour les jeunes filles, rue du Lycée, 130.
1027. KOLLBRUNNER (W.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.

978. KRAUS (Édouard), pharmacien, place de l'Hôtel-de-Ville, 9.
122. KRAUSE (Albert), négociant, de la maison Ths Breckenridg & Cie, rue de Bapaume, 19.
1899. KRONHEIMER (Charles), négociant, rue St-Martin, 2.
929. LAFAURIE (G.), courtier, rue Escarpée, 9.
1947. LAMY (Paul), négociant, rue Joinville, 42.
356. LAMOTTE (Edgard), négociant, membre de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 134.
1273. LANCTUIT (André), négociant, rue de St-Quentin, 11.
671. LANDRIEU (Charles), commerçant, rue de Paris, 98.
1318. LANEL (Ch.), rentier, rue Auguste-Dolfus, 4.
857. LANEUVILLE (E.), courtier, boulevard de Strasbourg, 55.
1993. LANGER (Mlle Emilie), rentière, rue du Chilou, 40.
1108. LANGLOIS (F.), propriétaire, quai d'Orléans, 9.
465. LANGSTAFF (W.), négociant, Grand-Quai, 67.
1926. LANGSTAFF (A), négociant, de la maison Wm Mason, rue de la Bourse, 26.
1470. LARUE (Charles), courtier, rue de la Bourse, 38.
123. LATHAM (Edmond) ✻, négociant, président honoraire de la Chambre de commerce, rue Victor-Hugo, 145.
1573. LATHAM (Charles), négociant, rue Victor-Hugo, 145
2017. LATHAM (Robert), négociant, de la maison Frédéric Jung et Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
1558. LAUDE (Louis), directeur de la Caisse de Liquidation, rue Cochet, 4.
1094. LAUDE (Richard), négociant, rue de Paris, 116.
1491. LAUER (Henri), de la maison Hayn, Roman & Cie, route de la Hève, 14, à Sainte-Adresse.
1230. LAVOTTE fils, de la maison Worms et Cie, boulevard de Strasbourg, 138.
1314. LEBIGRE (Gaston), assureur, boulevard de Strasbourg, 57.
790. LEBLOND (Albert) ✠, négociant, adjoint au maire du Havre, membre de la Chambre de commerce, vice-consul du Vénézuéla, rue Aufray, 19.
681. LE BOURGEOIS (Georges) ✻ (C ✠), conseiller général, maire de Rogerville (Seine-Inférieure)..
367. LE BRIS (F.), négociant, rue du Lycée, 56.
1289. LE CLERC (Georges), rentier, place de l'Hôtel-de-Ville, 1.
133. LECOMTE (P.) ✠, négociant, de la maison Joannès Couvert, consul du Guatémala, rue de la Bourse, 31 *bis*.

1683. LECOQ (Édouard), négociant, rue du Champ-de-Foire, 2.
1999. LECOURTOIS (Louis), ancien notaire, rue Gustave-Flaubert, 91.
1571. LEDOUX (Paul), négociant, rue Victor-Hugo, 157.
1741. LEFEBVRE (Frédéric), courtier, palais de la Bourse, escalier A.
2006. LEFEBVRE (Georges), courtier, rue de la Bourse, 38.
1968. LEFÈVRE, professeur à l'École primaire supérieure de Montivilliers, route d'Épouville, 23 bis, à Montivilliers (Seine-Inférieure).
1990. LE GAD, docteur-médecin, rue Thiers, 40.
845. LE GOFF (Louis), négociant, boulevard de Strasbourg, 32.
1707 LEGOUPIL (Victor), agent de change, boulevard de Strasbourg, 75.
1241. LE GRAND (R.), graveur, rue de la Bourse, 6.
1535. LEGROS (J.), relieur, rue de la Comédie, 3.
1955. LE GUERNEY ✱, percepteur, rue Ernest-Renan, 107.
525. LE GUEN (Hippolyte), capitaine-visiteur, rue du Docteur-Cousture, 21 *bis*.
1895. LÉGUILLON (Charles), négociant, rue J.-B. Eyriès, 72.
462. LELAUMIER (L.), architecte, rue du Champ-de-Foire, 17.
979. LELEU (A.) (✱ A.), négociant, rue Racine, 4.
1899. LE MESNUET DE LA JUGANNIÈRE, avocat, rue Fléchier, 16.
1564. LEMIERRE (Adrien), représentant de commerce, rue du Champ-de-Foire, 55.
1074. LENHARDT, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 60.
1785. LENTZ (Hermann), négociant, de la maison Metz et Cie, rue Jules-Lecesne, 32.
550. LEPRESTRE (R.), commerçant, rue de Paris, 67.
141. LEPRINCE (A.) (✱ A), directeur de la Cie Normande de navigation à vapeur, boulevard de Strasbourg, 201 *bis*.
1603. LERAT (Lucien), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
1798. LERAT (Albert), directeur des Docks du Pont-Rouge, rue Marceau, 2.
1204. LERCH (Henri), négociant, de la maison Les Neveux de J.-G. Schmidt, rue de la Bourse, 5.
455. LESAGE ✱, directeur de la manufacture des Tabacs, rue du Grand-Croissant, 37.
1790. LESAGE (Gustave), industriel, rue des Ormeaux, 22.
956. LESEUX (A),— professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue Dicquemare, 1.

2021. Lesnès (Louis) ✻, capitaine du génie, rue du Champ-de-Foire, 76.
1233. Letellier (Léon), courtier, juge au Tribunal de Commerce, place Jules-Ferry, 9.
1122. Le Tourneur (Victor), négociant, rue Franklin, 19.
1266. Levêque (Delphin), rentier, rue de Normandie, 1.
1819. Levesque (Paul), négociant, quai d'Orléans, 59.
1082. Lévy (Lucien), courtier d'assurances, juge suppléant au Tribunal de Commerce, palais de la Bourse, escalier F.
1976. Lévy, marchand tailleur, rue de Paris, 129.
843. Lièvre (Daniel), commissaire de 1re classe des Troupes coloniales, à Nouméa (Nouvelle-Calédonie).
1962. Logre, capitaine au long cours, agent de la Cie des Chargeurs-Réunis à Saigon (Cochinchine).
153. Loiseau (Paul), négociant, boulevard François-Ier, 86.
812. Loiseau (Georges), avoué, à Bourg (Ain).
1710. Loisel (Achille), chancelier du consulat de Belgique, rue de l'Atlas, 14.
1967. Lotz (Rodolphe), maison Latham & Cie, rue Victor-Hugo, 145.
155. Louer (Jacques) ✻, rentier, boulevard François-Ier, 92.
1729. Luce (Charles), employé de commerce, maison Loiseau & Barral, rue du Chilou, 34.
382. Lucy (A.), ingénieur aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Saint-Michel, 28.
1436. Luthy, négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
1431. Macleod (John), boulevard François-Ier, 1.
1778. Macleod (Mme), propriétaire, boulevard Maritime, 102.
1542. Madelaine (Eug.), courtier, rue Anfray, 11.
688. Maillart (Th.) (✠ A), entrepreneur, maire de la Ville du Havre, rue Victor-Hugo, 135.
180. Mallet (Mme), rentière, rue de l'Orangerie, 37.
728. Malon (G.) ✠, sous-directeur de la Cie Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
1224. Mancheron (René), courtier, place Jules-Ferry, 8.
571. Marande (Léonce), négociant, quai d'Orléans, 45.
1026 Marande (Charles-Auguste), négociant, administrateur de la Compagnie Cotonnière, rue Saint-Roch, 13.
1303. Marande (Victor), courtier, maison Ch. Colchen, rue Jules-Lecesne, 32.
401. Marcel, négociant-armateur, place Jules-Ferry, 8.
1716. Maréchal (Henri), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 19.

1784. Marie (Louis), courtier, rue Gustave-Flaubert, 11.
166. Martin (Albert), de la maison Gust. Esbran, quai d'Orléans, 59.
1232. Martin (Emile), greffier du Tribunal de commerce, Palais de Justice.
1183. Martin-Dupont ✱, médecin principal de la Marine, en retraite, chef du service médical de la Cie Gle Transatlantique, rue Thiers, 20.
2009. Masquelier (Aug.), négociant, membre de la Chambre de commerce, rue Jeanne-Hachette, 2.
1737. Massera (Ricardo), consul de l'Uruguay, place de l'Hôtel-de-Ville, 15.
1948. Massoni ✱, administrateur en chef, chef de l'Inscription Maritime, arsenal de la Marine.
1743. Matthey (G.), négociant, rue Anfray, 8.
1433. Maurer (Georges), négociant, consul du Paraguay, boulevard François-Ier, 84.
1191. Maze (Georges), négociant, rue de la Bourse, 19.
1848. Maze fils (Georges), rue de la Bourse, 19.
1251. Mazé (Fernand), propriétaire, rue Jules-Masurier, 17.
1186. Meckenstock (L.), agent commercial, rue de la Bourse, 17.
172. Ménager (Édouard), courtier, rue St-Martin, 3.
1152. Ménier (Henri), industriel, rue de Châteaudun, 56, à Paris.
1773. Mercier (Christian), courtier, rue Bossuet, 1.
1471. Mériot (G.), agent de la Société commerciale d'affrètements et de commission, boulevard de Strasbourg, 119.
1437. Metz (F.), négociant, rue Jules-Lecesne, 32.
1811. Metz (Valentin), négociant, de la maison Napp & Cie, rue de St-Quentin, 59.
1973. Metz (Henri), ingénieur, cours de la République, 115.
173. Meura (Ch.), courtier, rue Scudéry, 5.
621. Meyer (Gust.), négociant-commissionnaire, rue de Berry, 51.
617. Meyer (Edm.), assureur, rue du Lieutenant-Evolin, 8.
957. Meyer (Léon) (✪ A), courtier, rue de la Bourse, 31 *bis*.
1786. Meyer (Raoul), courtier, rue de la Bourse, 31 *bis*.
834. Michel (Gustave), négociant, consul de la République de Salvador, place Jules-Ferry, 5.
1901. Michelin, directeur du Crédit Lyonnais, r. de St-Quentin, 21.
1507. Mignot (Henri), rue Guillemard, 33.
1528. Mignot (Gaston), négociant, consul du Nicaragua, rue de la Bourse, 35.
738. Mille (Lucien), négociant, rue de Bapaume, 7.

1775. Moch (Ernest), négociant, de la maison Oppenheimer frères, boulevard de Strasbourg, 146.
1109. Mongin (Édouard), industriel, avenue Philippe-Auguste, 40, à Paris.
1617. Monguillon (A.), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue Dicquemare, 1.
727. Monsallier (L.), assureur, rue de la Bourse, 31 *bis*.
1857. Monscourt (Emile) (✿ A), professeur au Lycée, rue de Mexico, 27.
564. Moreau (A.), propriétaire du *Grand hôtel de Normandie*, rue de Paris, 106.
1538. Morgand (P.) (✿ A.), négociant, juge au Tribunal de commerce, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
409. Mossellmann (le comte), capitaine au long-cours.
1696. Mougel (Mlle) (✿ A), directrice de l'École primaire supérieure de filles, rue Joinville, 15.
1608. Mulot (Gustave), de la maison Gustave Michel fils, place Jules-Ferry, 5.
177. Mundler (H.) (✿ A), négociant, rue François-Millet, 24.
647. Murat (Joseph), employé de commerce, rue Fontenelle, 15.
1824. Napp (Jean), négociant, rue de Saint-Quentin, 59.
1606. Narcy (Ph.), notaire, boulevard de Strasbourg, .J.
1997. Naudé, ingénieur à la Compagnie du Gaz, rue Philippe-Lebon, 29.
1291. Noel (J.), courtier, rue Anfray, 8.
1987. Noisette (Emile), ingénieur, directeur des établissements Schneider, boulevard d'Harfleur, 33.
287. Normand (A.) (O ✱) ✠, constructeur de navires, rue du Perrey, 67.
1985. Normand (Mlle Emilie), rentière, boulevard François-Ier, 27.
1057. Nortz (E.), négociant, rue Fontenelle, 29.
193. Odinet (René) ✱ (G O ✠) ✠ ✠, négociant-armateur, conseiller d'arrondissement, consul de Perse, boulevard de Strasbourg, 117.
1031. Odinet (Georges) (✿ A) (O ✠), négociant, chancelier du consulat de Perse, boulevard François-Ier, 97.
1983. Owen Burbidge (Revd-E.), rue Palestro, 4, à Ste-Adresse.
1950. Paon (Alph.), directeur de la Cie havraise des Magasins-Généraux, rue Marceau, 48.

1939. Paris (Edgard), 2e commis à la direction des Douanes, rue Augustin-Normand, 104.
744. Pelard (Frédéric), courtier, rue de la Bourse, 28.
1827. Pelissier, (✿ A) professeur au Lycée, rue des Gobelins, 38.
204. Perquer (F.) ✠, négociant-armateur, consul de la République de Costa-Rica, rue du Chilou, 1.
1041. Perquer (Paul), courtier, membre de la Chambre de commerce, place Jules-Ferry, 8.
1481. Pesle (René), agent commercial, quai d'Orléans, 37
1794. Pesle (Robert), négociant, rue d'Éprémesnil, 66.
1933. Pesle (Alfred), courtier, rue de la Bourse, 34.
2000. Pesle (André), agent commercial, palais de la Bourse, esc. C.
1809 Petet (Victor), chef de gare adjoint, quai du Tonkin.
873. Petit (Guillaume), négociant, président du Tribunal de commerce, membre de la Chambre de commerce, maire de Bléville, rue Doubet, 4.
1455. Petit (Émile), courtier, rue de la Bourse, 32.
1090. Pézeril (L.), avocat, boulevard de Strasbourg, 91.
1498. Pfister (Gustave), négociant, rue Félix-Santallier, 17.
464. Philbert (Jules), banquier, rue de la Paix, 7.
985. Philbert (H.), courtier, rue Jules-Janin, 8.
1844. Philippe (Aug.), négociant, rue de la Ferme, 25.
1496. Pigault (Pascal), courtier, maison J. Durand-Viel, rue de la Bourse, 28.
1812. Pilon (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
1931. Pinczon, ingénieur en chef des Chargeurs-Réunis, boulevard François Ier, 139,
1823. Pineau (Henri), rentier, rue de Tourneville, 63.
1254. Pipereau (Lucien), arbitre de commerce, rue Jules-Lecesne, 43.
1599. Plichon (Gaston), négociant, rue de la Gaffe, 6.
959. Plum (Paul), assureur, place de l'Hôtel-de-Ville, 11.
475. Poidevin (P.), rue de la Comédie, 35.
1974. Poidvin (Jules), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue de Paris, 70.
1502. Polet (R.) (✿ A), assureur, rue Thiers, 20.
742. Poletti (H.), de la maison Joannès Couvert, rue de la Bourse, 31 *bis*.
1735. Pornin (E.), de la maison André Dupâquier, rue de la Bourse, 59 *bis*.
1561. Potel (Ch.), docteur-médecin, Cie Gle Transatlantique.
203. Poulet (Edgard), caissier, rue du Perrey, 162.

1391. POUPEL (Emm.), architecte, place de l'Hôtel-de-Ville, 1.
747. POWILEWICZ (✿ A) ✠, docteur-médecin, rue de Ste-Adresse, 20
1845. PRENTOUT (G.) (✿ A), régisseur de biens, rue Ancelot, 5.
435. PRESCHEZ (E.), avoué, rue Jules-Lecesne, 28.
1998. PREYRE (H.), directeur du Comptoir National d'Escompte de Paris. rue de la Bourse, 2.
1296. PROBST, agent commercial, maison P. Perquer, place Jules-Ferry, 8.
803. PROCOPE (E.). négociant, rue Frédéric-Lemaitre, 28.
1897. PROFICHET, docteur-médecin, rue du Général-Faidherbe, 5 bis
882. PUSINELLI (Jacques), négociant, rue Victor-Hugo, 188.
799. QUESNEL (Charles), négociant, place de l'Hôtel-de-Ville, 3.
1244. QUESNEL (Alfred), rentier, rue Marie-Talbot, 21, à Sainte-Adresse.
938. QUOIST (Georges-D.), imprimeur, rue du Chilou 11.
1995. RAISIN (E), au consulat du Brésil, boulevard François-Ier, 61.
853. RAMBERT, principal clerc de Me Bach, notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
414. RAMELOT (Eugène) (✿ I.), représentant de commerce, membre de la Chambre de commerce, rue des Pénitents, 34.
548. RAOUL-DUVAL (Edmond), négociant, rue Félix-Faure, 49.
840. REGNIER (Ernest), administrateur-délégué du Crédit Havrais boulevard de Strasbourg, 79.
1575. REIBER (C.), courtier, rue de la Bourse, 17.
1158. REINHART (Gustave). négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, palais de la Bourse, escalier B.
281. RENOUT (V.) ✱, ingénieur des Ponts et Chaussées, en retraite, boulevard François-Ier, 69.
940. RICHER (Émile), négociant, rue Suffren, 11.
1451. RICHER (F.), de la maison Devot & Cie, r. de Saint-Quentin, 7.
1196. RIHAL (Narcisse), négociant, boulevard de Strasbourg, 162.
1802. RIHAL (Gustave), négociant, rue Gustave-Flaubert, 6.
1984. RINCHEVAL ✱, directeur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
208. RISPAL (Auguste) ✱, sénateur, membre de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 25.
1776. RISS (Alphonse), de la maison Lefebvre et Chardin, boulevard de Strasbourg, 58.
1453. ROBERT (Auguste), courtier, rue Victor-Hugo, 151.
1609. ROBILLARD (Émile), représentant de commerce, rue des Fermes, à Ste-Adresse.
1970. ROBINSON (Georges), agent de maisons étrangères, rue Anfray, 4.

209. Roche (J.), photographe, place Gambetta, 18.
358. Rœderer (Jules), négociant, conseiller général, membre de la Chambre de commerce, rue Casimir-Périer, 6.
1742. Roederer (Léon), négociant, rue Félix-Faure, 31.
629. Roger (O ✻), ingénieur, chaussée des Etats-Unis, 15.
642. Roger (Jules) ✠, docteur-médecin, boulevard François-Ier, 118.
1902. Romain (Casimir), rentier, rue des Marches.
1709. Ronot (Émile), directeur de la *Commercial Cable Cy*, boulevard de Strasbourg, 112.
404. Rose ✠, secrétaire du Comité des assurances maritimes, palais de la Bourse, escalier B.
1928. Rouget-Marseille (A ⚘), fondé de pouvoirs de la Recette des Finances, passage Lecroisey, 9.
1942. Roure (Mlle Alice), professeur à l'École pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
1903. Rousselin (Léon), régisseur de biens, rue Géricault, 15.
987. Roux (François), capitaine au long cours, rue des Pénitents, 29.
1387. Ruault, rentier, rue d'Épréménil, 39.
1238. Rud (J.), négociant, boulevard de Strasbourg, 118.
1222. Rufenacht (Jules), agent commercial, palais de la Bourse, rue Dupleix.
1223. Rufenacht (Edouard), courtier, palais de la Bourse, Escalier D.
1059. Sabathier (P.), ingénieur civil, inspecteur du bureau Véritas, rue Picpus, 2.
981. Sauquet (Fernand), négociant, membre de la Chambre de commerce, consul des Pays-Bas, rue Victor-Hugo, 134.
1539. Savarin (A.), négociant, place Carnot, 4.
1934. Savary (A.), arbitre de commerce, rue de Normandie, 65.
1133. Schaettner (W.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1258. Schlagdenhaufen (F.), courtier, rue Géricault, 4.
1704. Schlienger (Arthur), négociant, rue Jules-Lecesne, 46.
259. Schmitt (Victor), assureur, rue du Chilou, 1.
864. Schmitz (Alfred), négociant, place Carnot, 4.
1284. Schneider (Ferd.), représentant de maisons étrangères, rue de la Bourse, 21.
1620. Schroder (Édouard), courtier, rue de la Bourse, 21.
726. Schwob (Paul), négociant, quai d'Orléans, 25.
1906. Seeliger (Ed.), agent commercial, 28, rue de la Bourse.
811. Seigneuré (Ernest), négociant, rue Augustin-Normand, 2.

1449. SÉNÉCART (A.), courtier, rue Victor-Hugo, 138.
1341. SENN (Olivier), négociant, administrateur de la Compagnie Cotonnière, palais de la Bourse, escalier E.
1613. SENN (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 23.
663. SIEBER (H.-A.), propriétaire, rue St-Honoré, 352, à Paris.
220. SIEGFRIED (Jules) (O ✻) (✿ A), député du Havre, rue Félix-Faure, 22.
225. SIEGFRIED (Jacques) (O ✻) (O ✠), propriétaire, au château de Langeais (Indre-et-Loire).
633. SIEGFRIED (Ernest), négociant, rue Félix-Faure, 50.
1601. SIEGFRIED (Jules) fils, industriel, rue Demidoff, 40.
226. SIEURIN (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1559. SIGAUDY (P.), ✻, ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Guy-de-Maupassant, 2.
1986. SIGAUDY (Mlles), rentières, place de l'Hôtel-de-Ville, 29.
1972. SIMON, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 148.
1352. SIX, négociant, rue Trigauville, 39.
1884. SMERLING (F.), négociant, rue Victor-Hugo, 179.
1265. Société des anciens élèves de l'École supérieure de Commerce boulevard François-Ier, 58.
1618. Société d'Éducation populaire, rue Dicquemare, 1.
1920. Société de l'Enseignement scientifique par l'Aspect, rue du Canon, 26.
1265. SOCLET (J.), ingénieur, directeur de la Cie G^{le} française des Tramways, rue Michel-Yvon, 7.
1174. SOUQUE (Albert), avoué, place Carnot, 6.
1762. STAEHELIN (Willy), quai d'Orléans 39.
387. STEMPOWSKI, représentant de commerce, rue Jules-Lecesne, 58.
229. TACONET (Maurice), courtier maritime, membre de la Chambre de Commerce, Grand-Quai, 67.
632. TACONET (Pierre), assureur, quai d'Orléans, 37.
1120. TACONET (Robert), assureur, quai d'Orléans, 37.
1815. TALBOT, professeur, impasse Massieu-de-Clerval.
2013. TEURTERIE (E.). négociant, rue St-Roch, 27.
1777. THIBOUMERY (André), courtier maritime, rue de Fécamp, 29.
1374. THIEULLENT (Henri), négociant, rue Thiers. 125.
713. THILLARD (Henri), greffier en chef du Tribunal civil, rue Thiers, 124.
638. THOMAS (Charles), négociant, rue Bernardin-de-St-Pierre, 5.
1699. THOMAS (A.), électricien, boulevard de Strasbourg, 57.

1317. Thon (Valentin), employé de commerce, maison Napp et Cie, rue de Saint-Quentin, 59.

1684. Toussaint (M.), avocat, rue Gustave-Cazavan, 31.

1086. Toutain (Laurent), courtier d'assurances, palais de la Bourse, escalier F.

2003. Traumann (Ernst), de la maison Kronheimer et Cie, boulevard de Strasbourg, 55.

348. Trouvay (G.), commerçant, rue Victor-Hugo, 149.

232. Turbot (A.) (✿ I), courtier, place Jules-Ferry, 9.

233. Turpin (Georges), négociant, rue Franklin, 23.

246. Van der Velde (P.), négociant, palais de la Bourse escalier C.

1846. Vanier (Ferd.), négociant. rue Chaptal, 6.

1916. Vanier (Jules), négociant, rue du Champ-de-Foire, 34.

1235. Varnier (Louis), négociant, rue Caligny, 1.

1825. Vassia (E.), ✠, vice-consul d'Italie. rue Lemaistre, 6.

1763. Vatinel (Charles), comptable, rue de Pardieu, 11.

1450. Verger, chef-mécanicien. place Gambetta, 18.

1443. Verspreeuwen (Hermann) ✠ ✠ ✠, négociant, consul de Belgique, de l'État indépendant du Congo et de Liberia, boulevard de Strasbourg, 124.

532. Vézin (Joseph), capitaine au long cours, rue des Petits-Champs, 31, à Paris.

1979. Vidal (Edmond), courtier, rue Victor-Hugo, 136.

1960. Vieira da Silva (Joao), ✠, consul général des États-Unis du Brésil, rue de la Bourse, 30.

1612. Vigné, docteur-médecin, à la Cie Gle Transatlantique, Grand-Quai, 65.

1996. Vigouroux (Mlle Marie-Louise), élève à la section normale de l'Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie, rue J.-B.-Eyriès, 16.

1456. Viller, négociant, rue Doubet, 17.

1925. Violette, administrateur de Sociétés, boulevard de Strasbourg, 124.

240. Viollette (A.), courtier maritime, membre de la Chambre de commerce, Grand-Quai, 47.

1715. Walch (Gilbert), avocat, rue du Champ-de-Foire, 57.

1754. Wanner (Émile), consul de la Confédération Suisse, rue Guillemard, 84.

635. Weissenburger (Th.), propriétaire, rue de l'Observatoire, 29.

1988. Welter (Jean), ingénieur, rue St-Roch, 7.

1886. Westphalen (Maurice), négociant, place Carnot, 10.

243. WINDESHEIM (E.), négociant, rue des Brindes, 12.
2020. WINNAERT (Louis) inspecteur sédentaire des Douanes, rue de la Gaffe. 2.
615. WINNING (James), agent de la Cie Cunard, quai d'Orléans, 23.
1313. WITTORSKI (Louis), courtier, rue Fléchier, 1.
1698. WOOLLETT (A.) (✿ A), compositeur de musique, rue du Canon, 20.
1782. YSNEL-FRANQUE (G.), courtier maritime, boulevard François-Ier, 106.
789. YSNEL, négociant, rue Doubet, 17.
886. ZIEGLER (A.), de la maison Dufay, Gigandet et Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1750. ZIEGLER (Arnold), employé de commerce, rue des Pénitents, 3.

LAURÉATS DU CONCOURS DE GÉOGRAPHIE

Pupilles de la Société

MUNDLER (Georges), rue François-Millet, 24.
MALANDAIN (Ch.), rue Frédéric-Bellanger, 38.
RECHER (Édouard), rue Gustave-Flaubert, enclave des Pénitents.
GAZENGEL (Arthur), boulevard de Graville, 502, Graville-Sainte-Honorine.
GUÉROUT (Marcel), boulevard Amiral-Mouchez, 114.
LANGEVIN (Léon), rue d'Étretat, 88.
FULGENCE (L), chez MM. Guibert & Co, 110, Charing Cross Road, Londres, W. C.
BRANDALA (Lucien), rue Bellot, 20.
VAILLANT (Étienne), rue Saint-Julien, 11.
LERAT (Robert), rue Marceau, 2.
Mlles MAILLARD (Marie), rue Louis-Philippe, 24.
CAMPART (Suzanne), rue Ernest-Renan, 25.
TOSTAIN (Berthe), rue Lefèvreville, 6.
DUBOSC (Jeanne), rue de la Liberté, 32, à Sanvic.
TOSTAIN (Eugénie), rue Lefèvreville, 6.
SAMSON (Valentine), rue Lesueur, 128.
MICHEL (Jeanne), passage Henri Vigor, à Sanvic.
AMIARD (Hélène), rue Dugay-Trouin, 23.
REINE (Germaine), rue du Champ-de-foire, 67.
PIGEON (Madeleine), passage de la rue Verte, 2.
DUPONT (Renée), rue de Normandie, 42.

SOCIÉTÉS, REVUES, JOURNAUX, ETC.

Avec lesquels la Société fait l'échange des Publications

FRANCE ET COLONIES FRANÇAISES

Paris. — Société de géographie. Société de géographie commerciale, Société de topographie. Association philotechnique. Société d'économie politique. Société des études coloniales et maritimes. Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation. Alliance française. Société française de colonisation. Chambre syndicale des négociants-commissionnaires et du commerce extérieur. Union coloniale française. Comité de l'Afrique française. Comité de l'Asie française. Comité de Madagascar. Institut géographique. Société nationale d'agriculture. Union française de la jeunesse. Association générale des étudiants. Union amicale des anciens élèves de l'École supérieure de commerce. Chambre de commerce. Bibliothèque nationale. Ministères de la Guerre, de la Marine, de l'Intérieur du Commerce et de l'Industrie, des Travaux publics, des Affaires Étrangères, de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, des Colonies. — ***Revue maritime*, *Moniteur officiel du commerce*, *Feuille de renseignements de l'office Colonial*, *Bulletin de renseignements coloniaux*, *Paris-Canada*, *La Finance coloniale*, *Le Moniteur des Colonies et des Pays de protectoral*, *Bulletin de l'Office de renseignements généraux et de colonisation du gouvernement général de l'Algérie*, *Les questions diplomatiques et coloniales*. *Le Maroc français*. *Le Courrier d'Extrême-Orient*. *L'Action coloniale*.**

Départements. — Sociétés de Géographie de Bordeaux, Bourg, Bourges, Brest, Dijon, Douai, Dunkerque, Laon, Lille, Lorient, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Poitiers, Rochefort, Rouen, Saint-Nazaire, Toulouse et Tours. La France colonisatrice, (Rouen). Société havraise d'Études diverses. Société géologique

de Normandie (Havre). Sociétés industrielles d'Amiens, Elbeuf, Rouen, et Reims. Association des anciens élèves de l'École supérieure de commerce et de tissage de Lyon. Société des Sciences naturelles de Tarare. Cercle d'études des employés de bureau havrais. Chambres de commerce du Havre, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lyon. Musée commercial de Rouen. *Les Missions catholiques* (Lyon). *La Loire navigable* (Nantes). *Revue de législation des mines en France et en Belgique* (Lille).

Colonies Françaises. — Sociétés de géographie d'Alger, Oran, Tunis. Comice agricole de Médéa. Direction de l'Agriculture et du Commerce de la Régence de Tunis. *Bulletin économique de l'Indo-Chine* (Saigon). Société des Études Indo-Chinoises de Saigon Chambre de commerce de Saigon. *Journal officiel du Congo français* (Libreville). *Journal officiel des Possessions du Congo français et dépendances du Moyen-Congo* (Brazzaville) *Journal officiel de Madagascar et dépendances. Supplément Commercial et Agricole* (Tamatave et Côte Est). *Bulletin économique de Madagascar. Journal officiel des Établissements français de l'Océanie* (Papeete).

EUROPE

Allemagne. — Sociétés de géographie de Berlin, Brême, Greifswald, Hanovre, Hambourg, Iéna, Halle-sur-Saale, Leipzig, Munich, Dresde, Kœnigsberg, Cassel, Lubeck, Stuttgard, Stettin, Francfort sur-le-Mein, Metz. Musée Colonial Allemand, Berlin.— *Deutsche Kolonial Zeitung* (Berlin).

Autriche-Hongrie. — Sociétés de géographie du Buda-Pest, Museum d'Histoire naturelle (Vienne). *Die Weltwirtschaft* (Vienne).

Belgique. — Sociétés de géographie de Bruxelles et d'Anvers, Cercle des anciens étudiants de l'Institut supérieur de commerce d'Anvers. Chambre de commerce d'Anvers. Institut colonial international (Bruxelles). Société d'Etudes coloniales (Bruxelles). Fédération pour la défense des Intérêts belges à l'étranger (Bruxelles). *Le mouvement géographique* (Bruxelles). *Missions en Chine et au Congo* (Bruxelles).

Espagne. — Société de Géographie de Madrid.

Iles Britanniques. - Sociétés de géographie de Londres, Liverpool.

Manchester, Newcastle-sur-Tine. Edimbourg. Institut impérial, (Londres). — *La Gaceta Sud-Americana* (Londres).

Italie. — Sociétés de géographie de Rome, Milan, Naples et Florence.

Pays-Bas. — Société de géographie d'Amsterdam.

Portugal. — Société de géographie de Lisbonne, Association commerciale de Porto.

Roumanie. — Société de géographie de Bucarest.

Russie. — Sociétés de géographie de Saint-Pétersbourg, Vilna, Orembourg, Moscou, Helsingfors, Club alpin de Crimée (Odessa).

Suède & Norvège. — Sociétés de géographie de Stockholm et de Christiania. Société des touristes suédois (Stockholm).

Suisse. — Sociétés de géographie de Berne, St-Gall, Neuchâtel, Genève, Hérisau, Aarau. Société des anciens élèves de l'Ecole supérieure de commerce de Genève.

ASIE

Caucase — Société de géographie de Tiflis.

Sibérie. — Société de géographie d'Irkoutsk.

Inde. — Société de géographie de Calcutta.

Indo-Chine. — Société de géographie de Singapore.

Japon. — Société de géographie de Tokio. Société allemande d'histoire naturelle & d'anthropologie de Tokio.

AFRIQUE

Égypte. — Société de géographie du Caire.

AMÉRIQUE

Canada. — Sociétés de géographie de Winnipeg, Québec et Ottawa.

États-Unis. — Sociétés de géographie de New-York et de San-Francisco. Topeka (Kansas). Département de l'Agriculture (Washington). Smithsonian Institution (Washington). *Pilot Chart of the north atlantic Ocean* (Washington).

Mexique. — Société scientifique « Antonio-Alzate » à Mexico, Chambre de commerce française de Mexico. Observatoires astronomiques de Tacubaya et de Mexico.

Salvador. — Observatoire astronomique et météorologique de San Salvador.

Costa-Rica. — Institut physico-géographique national (San José).

Brésil. — Sociétés de géographie de Rio-de-Janeiro et de Bahia.

Uruguay. — Chambre de commerce française de Montevideo. — *Anales del Departemento de Ganaderia y Agricultura de la Republica O. del Uruguay* (Montevideo).

Pérou. — Société de géographie de Lima. Chambre de commerce française de Lima.

Chili. — Société scientifique allemande de Santiago.

République Argentine. — Chambre de Commerce française de Buenos-Aires. Sociétés de géographie de Buenos-Aires et de Cordova. Société scientifique argentine de Buenos-Aires. Direction générale de Statistique municipale de la ville de Buenos-Aires. Département national de statistique, à Buenos-Aires. *Boletin de Agricultura y Ganaderia* (Buenos-Aires).

OCÉANIE

Australie. — Sociétés de géographie de Sydney, Adélaïde, Brisbane, Melbourne.

Java. — Société des sciences et des arts de Batavia. Société Indo-Néerlandaise d'agriculture et d'industrie de Batavia.

ABONNEMENTS

Revue des Deux Mondes, bi-mensuelle.
Revue de Paris, bi-mensuelle.
Le Correspondant, revue bi-mensuelle.
Revue Politique et Littéraire (Revue bleue), hebdomadaire.
Revue Française et de l'Étranger, mensuelle.
Le Tour du Monde, Journal des Voyages et des Voyageurs. hebdomadaire.
L'Économiste Français, journal hebdomadaire.
Revue de Géographie, mensuelle.
Annales de Géographie, paraissant tous les deux mois.
Mitteilungen, mensuel.
Les Annales Politiques et Littéraires, hebdomadaire.
La Nature, revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie, journal hebdomadaire illustré.
La Dépêche Coloniale illustrée, bi-mensuelle.
La Dépêche Coloniale, journal quotidien.

Imprimerie G.-D. QUOIST, 11, rue du Chilou. — HAVRE.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

L'ILE DE CUBA

La superficie de Cuba est évaluée à 118.833 kilomètres carrés, en y comprenant les petites iles, et sa population à environ 1.700.000 habitants. Elle est la plus grande des Antilles et mérite à tous les points de vue son surnom de " Perle des Antilles ".

La Sierra Maestra ou chaine maitresse forme l'ossature de Cuba. Elle commence par le promontoire aigu du cap de Cruz, près du large détroit qui sépare Cuba de la Jamaïque, son point culminant atteint 2.562 mètres. A l'ouest de Santiago de Cuba, elle perd son nom et prend celui de Sierra del Cobre, puis de Sierra del Gato, del Indio, de los Ciegos, pour venir finir au bord des marécages du Guantonamo. Toute l'extrémité orientale de l'ile jusqu'au cap Maisi est sillonnée de hauteurs aux noms divers, séparés toutefois de la Sierra Maestra par une région déprimée. Toute la région moyenne de l'ile n'est qu'une plaine, ça et là rehaussée de collines basses entre des marais riverains. D'une mer à l'autre, de la côte nord à la côte

sud, distante de 75 kilomètres seulement, aucune saillie vraiment montagneuse ne se présente.

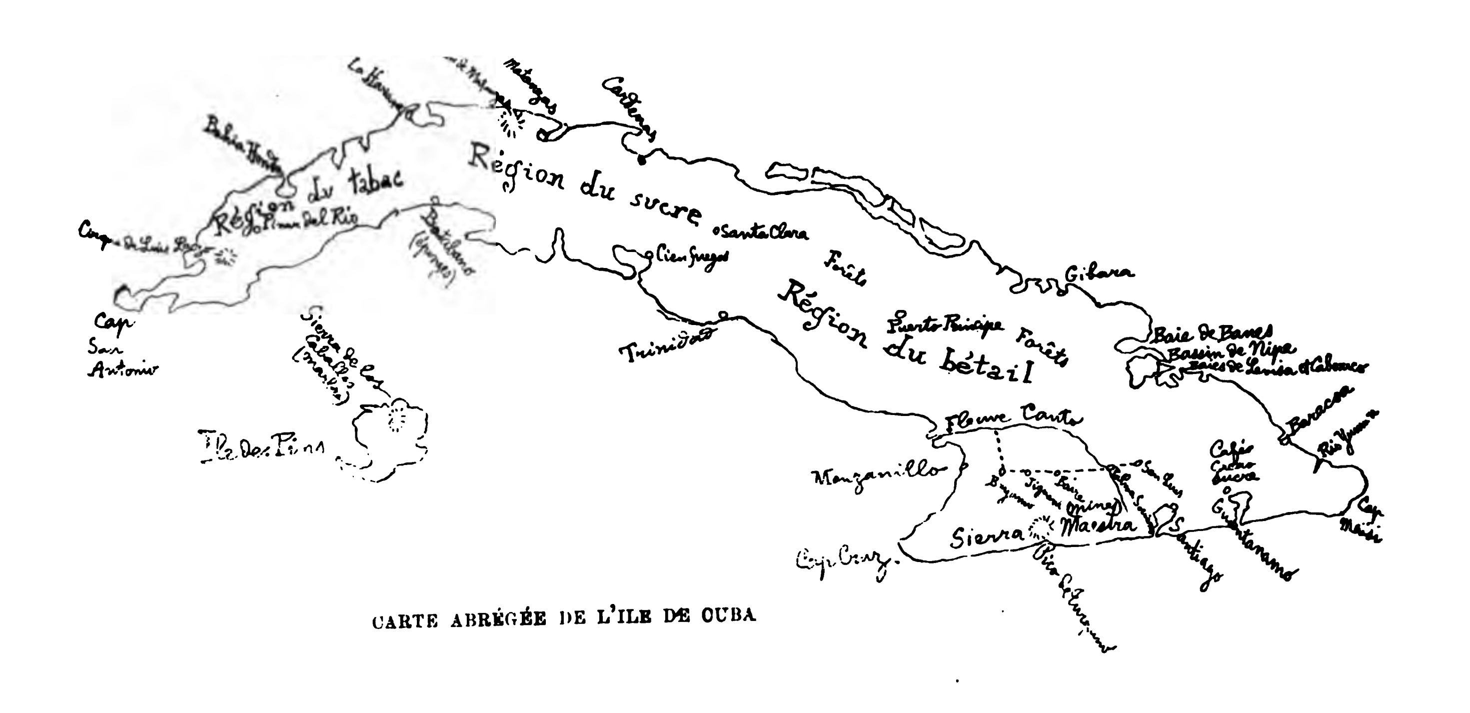
Le plus important bassin fluvial de Cuba est celui de Cauto. De la Sierra del Cobre à la baie de Manzanillo, son cours est de 212 kilomètres seulement, dont près de la moitié sont navigables. Sur la côte nord, les deux rivières les plus importantes sont Sagua la Grande et Sagua la Chica. Il y a encore une infinité d'autres cours d'eau de peu d'importance dont beaucoup se perdent dans les marécages. Les marais sont vastes, surtout sur la côte sud, et on peut citer la grande cienaga de Zapate qui se prolonge sur plus de 100 kilomètres entre les deux baies de la Broa et de Cochinos et constitue une vaste étendue de fondrières, de savanes et d'eaux stagnantes.

Les rivages cubains sont garnis d'îlots et de récifs qui, sur la côte nord, se développent en rangées régulières, parallèles.

Cuba est située en entier dans la zone tropicale, mais l'étendue de l'île est telle qu'on observe des constrastes de climat assez notables en ses diverses parties. Sur toute l'île les vents du nord soufflent surtout pendant l'hiver et les pluies sont très abondantes en été, mais elles sont plus abondantes et plus fortes dans l'est que dans l'ouest et sur la côte nord que sur la côte sud.

Le déboisement qui a changé les conditions du climat et du sol a dénudé la plus grande partie de l'île et remplacé les forêts par des fourrés d'arbustes épineux et de lianes, dans lesquels on ne peut pénétrer que la hache à la main.

Les cultures sont la plus grande richesse de Cuba. La première, par ordre d'importance, est celle de la canne à sucre qui couvre la grande majorité des plantations. Les sucreries sont concentrées à Guantanamo, Manzanillo, Santiago Gibara, Santa Clara, Matanzas. C'est la canne



CARTE ABRÉGÉE DE L'ILE DE CUBA

blanche Bourbon qui est la plus cultivée. On a récolté en 1904 plus de 1.000.000 tonnes et produit en 1903 du sucre pour une valeur de 42.084.106 dollars. On distille environ 10.000 barils de rhum dont le tiers est expédié dans l'Amérique centrale et méridionale.

Le tabac est cultivé en plusieurs régions : Partido, Manicaragua, Villas, Vuelta Abajo. Cette dernière montre les plus superbes cultures. La production de 1904 a dû dépasser largement 25.828.000 kilogrammes et la valeur du tabac produit en 1903 s'est élevée à 25.475.770 dollars.

Je ne m'étendrai pas sur la confection des fameux cigares de la Havane.

La culture du café est stationnaire, la dernière année ne doit pas avoir donné plus que 1.732.084 kilogrammes en 1902. Il en sera récolté davantage désormais, le café cubain pouvant maintenant se vendre plus cher, par suite de la surtaxe établie sur tous les cafés étrangers.

La culture du cacao est également stationnaire et n'a pas dû donner plus que 2.390.104 kilogrammes en 1903.

Les bananes ont un grand essor dans la province de Santiago, principalement à l'extrémité est et surtout vers Banes où se trouvent les plantations d'une compagnie américaine puissante, l'United Fruit C° et de Français d'origine, MM. Dunois frères. La production s'est élevée en 1903 à 28.834.702 kilogrammes, dont 99 % ont été exportés aux Etats-Unis. On cultive aussi l'ananas qui appartient à la variété dite "de la Jamaïque". En 1904 la production des ananas a atteint 23.478.711 kilogrammes dont 99 % ont été exportés aux Etats-Unis.

Il faut citer encore l'exploitation des éponges qui a été favorisée en 1903 par un temps calme qui a accru la pêche de la région de Batabano (960.115 douzaines en 1903) ; l'exploitation des bois. En 1904 de grandes pluies ont permis d'augmenter les transports par les rivières, de sorte

que la production a dû dépasser 12.000.000 pieds. L'exportation par les quatre principaux ports a atteint une valeur de 600.000 dollars.

L'élevage du bétail a été très éprouvé par la guerre mais il est en augmentation. Entre fin septembre 1902 à 1903 sont venues 312.644 nouvelles recrues qui ont élevé de 28 % le total des bêtes à cornes qui atteint ainsi 1.143.442 têtes.

Le pays cubain est en voie de relèvement complet, les communications se développent, des routes se font. C'est une nouvelle ère qui s'ouvre et qui devrait intéresser les nations européennes. Celles-ci sont sur le même pied au point de vue des droits de douane. Malgré des droits plus forts qu'au temps de l'intervention américaine, occasionnés par la mise en vigueur du traité de réciprocité avec les États-Unis, la France commence à développer ses affaires. Un accroissement de 17 % a eu lieu pendant les trois premiers mois de l'année 1904. Cette gradation devrait s'accroître.

La France aurait tout intérêt à songer à certaines affaires qui pourraient être créées avec fruit :

Tout d'abord à la Havane, centre de distribution pour toute l'île, s'imposerait un grand dépôt de vins. Même la qualité la plus commune se vend 20 centavos (0 fr. 85) et la qualité courante de 35 à 40 centavos (1 fr. 50 à 1 fr. 70). Ce prix de la bouteille rémunère largement des frais, 1 fr. 75, plus 30 %, surtaxe du 5 février, imposés pour l'entrée de toute barrique. Un vin ordinaire bien corsé, naturel, lancé habilement, pourrait supplanter les vins espagnols, noirs, lourds, chargés d'alcool, préjudiciables à la santé publique. La question du vin n'est pas à dédaigner. Chaque année entrent 20.000 barriques dans la capitale, 5.000 barriques dans le reste de la contrée, et cette importation ne peut que s'accroître.

On devrait créer des dépôts d'huile d'olive de Provence; de produits chimiques, de médicaments, de spécialités qui rencontrent la confiance générale du public.

On pourrait développer la vente des articles de luxe. Puisque la fabrication française néglige la marchandise courante d'exportation, elle pourrait écouler bien davantage les objets suivants, de plus en plus en faveur : lingerie de fil, soierie, modes, draps de costumes, chaussures fines, chaussettes, parfumerie, savonnerie, parapluies, toiles de ménage, bijouterie, jouets, articles de Paris.

Ensuite dans la campagne réussirait avant tout l'agriculture.

Le sol qui peut sans la moindre réserve être qualifié de merveilleux, se prêterait aux cultures les plus diverses. Le champ d'exploitation est illimité, la majeure partie de la surface insulaire restant encore à conquérir. En choisissant un emplacement bien situé aux environs de la mer ou du chemin de fer, maintes excellentes spéculations pourraient être tentées, non pas la culture du tabac qui exige un très long apprentissage et est très exposée aux fluctuations des marchés, qui est de plus concurrencée par les importantes plantations des Etats-Unis, ni celles des cocotiers et des bananiers qui sont déjà accaparées par des maisons et des compagnies américaines qui exercent une sorte de monopole. Mais bien plutôt la culture de la canne à sucre. L'écoulement du sucre est assuré pendant longtemps aux Etats-Unis dont les basses températures sont peu favorables à la canne en Louisiane, et qui consomment de plus en plus de sucre par suite des besoins croissants d'une population qui se multiplie d'une manière prodigieuse. Cette marchandise peut même parvenir jusqu'en Europe, celle-ci n'ayant pas intérêt à augmenter sa production sucrière très coûteuse.

En second lieu, l'élevage du bétail. Cet élevage est en

voie de reconstitution, mais des pâturages raisonnés sont à créer. Beaucoup d'herbes magnifiques croissent en abondance et follement. Les principales sont la *guinea*, pour la chair et le *paral*. pour le lait, en répartissant avec soin ces deux herbes sur les points leur convenant le mieux, en créant des canaux d'irrigation et de drainage, on pourra établir un élevage fournissant de meilleure viande pour la boucherie et du lait plus abondant qui serait traité avec plus d'expérience. Comme conséquence, des beurreries pourraient s'installer qui manquent pour ainsi dire totalement autour des villes. Le beurre pourrait actuellement être vendu 4 fr. le kilogramme.

Il manque une multitude de cultures vivrières ; légumes, tomates, pommes de terre, racines à fécule indigène, patates douces, manioc, puis des arachides, du sésame, des oranges, etc.

Dans l'ensemble du pays, quelques industries qui sont absentes ou à peine représentées auraient un avenir certain.

La papeterie ordinaire qui pourrait s'alimenter de pâte de bois fabriquée au Canada.

La cimenterie pour carrelages, la briqueterie et la tuilerie pour la construction des maisons.

La fabrication des savons ordinaires employés en quantités énormes.

La fabrication des chaussures, de cordes.

Des ateliers de construction de véhicules utilisant plusieurs essences de bois durs.

Des ateliers de machines perfectionnées pour la fabrication sucrière qui pourrait être améliorée.

Des ateliers de lithographie, filature, et teinturerie, pourront être montés quand la population sera plus nombreuse.

L'exploitation des mines, surtout de manganèse, de cuivre, de fer, d'or, de charbon, de marbre ; ensuite de plomb,

/inc, de graphite, d'amiante Le tout pourrait ätre tenté ıre aux communications qui se perfectionnent...

'our faire marcher leurs maisons de vin ordinaire, leurs pôts d'huile d'olive de Provence, de produits chimiques, médicaments et spécialités, leurs magasins de luxe de la avane, leurs propriétés à la campagne, et leurs industries ıns l'ensemble du pays, les capitalistes français devraient mener avec eux des employés de nationalité européenne qui sont habitués à travailler à des conditions modérées. Cette population ouvrière pourrait contribuer au peuplement du pays, ce qui abaisserait le prix de la main-d'œuvre indigène qui serait employée plus tard par de nouveaux venus de France.

Certainement l'immigration française serait bien accueillie à Cuba. Des facilités sont faites par le gouvernement, des conditions encore assez modérées pour l'achat des propriétés sont consenties par les habitants, et des circonstances avantageuses favorisent le commerce européen qui a coutume de gagner jusqu'à 100 % . Se contentant de gagner la moitié, et recueillant déjà de beaux revenus pour les articles de luxe placés à coup sûr, le commerce français aurait des chances d'être préféré.

Enfin en France on devrait réfléchir que l'île de Cuba est après l'Algérie et le Sénégal le pays exotique le plus proche, qu'il possède des indigènes consommateurs presque uniquement d'articles européens recheschés par une population infiniment dépensière, et a la chance inespérée d'avoir une exportation de ses produits du sol, certaine, illimitée, vers une contrée consommatrice immense et placée à sa porte : les Etats-Unis.

Cuba présente encore un réel intérêt dans le domaine de la géographie scientifique.

Le climat est très supportable. A la Havane pend nt s jours les plus tempérés, de décembre à février, la

température est de 23° le matin, 26° l'après-midi, 21° la nuit. Pendant les jours les plus chauds de neuf mois de l'année, d'octobre à juin, on ne constate pas plus de 6° le matin, 28° à 32° dans le milieu de la journée, et 23° la nuit ; le thermomètre ne s'élève au delà que pendant les trois mois de juillet, août et septembre.

La température est plus agréable dans la campagne où la chaleur est toujours attiédie par la brise. Il est certaines villes où l'activité solaire est particulièremeut forte, Cardenas, Cienfuegos, Santiago. Cette dernière ville, un peu plus chaude que les autres en hiver, a joui cette année à partir d'avril d'une chaleur assez douce, les après-midi étaient souvent pluvieux. Du reste les mêmes conditions de fraicheur s'étendraient à la province de Santiago, même peut-être au reste du pays, car, au retour de la Havane en juin, grande fut ma surprise en trouvant de la fraicheur due à la pluie ou au ciel couvert succédant, à partir d'environ trois heures, à un ciel ensoleillé et à une chaleur intense qui existaient depuis le matin.

La santé publique est maintenant dans un état très satisfaisant. Le gouvernement cubain a consenti de grands sacrifices, il entretient à peu près une trentaine d'hôpitaux ; de plus des sociétés particulières et principalement de grandes sociétés espagnoles de la capitale soignent leurs membres dans des bâtiments qui sont installés suivant toutes les exigences de la médecine et de la chirurgie modernes. On pourrait même dire que les établissements sont trop nombreux, les maladies diminuant de jour en jour, y compris la fièvre jaune qui a disparu entièrement.

Le régime des vents est assez particulier. Pendant la saison hivernale sévit le plus souvent le souffle du nord, et pendant la saison des pluies de mai à octobre toutes les journées sont à peu près réglées ainsi : à partir de 10 heures du matin se lève un souffle du sud, « vira-

son » qui progresse et diminue ensuite jusqu'à 3 heures ; à partir de 8 heures du soir se fait sentir un souffle du nord « viente de tierra » qui dure jusque vers 4 heures du matin. Les courants éoliens sont répartis très irrégulièrement sur la mer environnante. Certains points sont dans le calme plat, rendant malaisée la navigation à voile qui devient assez souvent une interminable expédition à la rame. Au contraire, certains points sont sans cesse exposés et très menacés par les cyclones de septembre et d'octobre.

La mer est sur une grande étendue au nord et au sud très peu profonde, embarrassée d'innombrables ilots connus sous le nom de « cayos ». Il s'ensuit naturellement qu'un fond insuffisant existe dans certaines baies, mais les endroits les plus utiles sont en cours d'amélioration : au sud Cienfuegos, Manzanillo, Guantanamo, et au nord Matanzas, Cardenas, Gibara. Un fond suffisant règne dans les ports situés en régions montagneuses comme Santiago et Baracoa. Dans la partie orientale insulaire est une belle baie, Bahia-Honda, et dans la partie orientale sont aussi de belles baies, dont les plus importantes sont Cabonico, Levisa, Banes, et surtout le magnifique bassin de Nipe de 4 sur 7 lieues, d'une profondeur de 25 à 40 pieds, atteignant parfois même, jusqu'au delà de 200 pieds.

La composition géologique est assez variée :

Dans la région ouest, celle du tabac, se rencontrent 30 % d'humus, 20 à 25 % de silice, 25 à 30 % de quartz, 15 à 20 % d'argile, 10 % de calcaire, quelquefois certaines parties de fer.

Dans la région centrale, celle de la canne à sucre, ce sont des terres rouges ou des terres noires. Elles appartiennent entièrement au calcaire profond, sur base sableuse assez fraiche ou au calcaire allié à l'argile. Le calcaire profond sur base assez fraiche constitue d'excellents terrains ; le calcaire allié à l'argile à 40 % constitue les meil-

leurs terrains, et le calcaire allié à l'argile et au fer constitue les moins bons terrains. Mais des compositions de sol variés peuvent entrer dans la terre à canne à sucre qui es toujours bonne à condition d'être perméable dans une certaine mesure.

Dans la région orientale, celle de l'élevage du bétail, ce sont des terres calcaires avec argile, ça et là avec silice, et dans la région la plus orientale (Santiago) ce sont des terres calcaires avec davantage d'argile.

Dans l'ile des Pins se trouve un sol sableux allié assez souvent au fer.

Les montagnes sont variées de composition et de formes:

A l'ouest est une chaîne, la sierra Guaniguanico qui se dirige vers un massif au milieu duquel est un vaste cirque Luis-Lazo. Des sommets en calcaire inférieur prennent ordinairement des aspects arrondis, curieux, causés par des infiltrations d'eau : extérieur déchiqueté et intérieur creusé de cavernes intéressantes. A signaler surtout deux tunnels avec stalactites ressemblant à des chiffons pendants ou à des têtes de serpents et des tentacules de pieuvres crispées : ils captent les rivières Duyaguateye et Ensenada. Dans la partie centrale, de loin en loin, s'allongent des chaînons calcaires argileux aux pentes et cimes arrondies, couvertes de broussailles et d'une végétation d'arbres de moyenne taille très serrés ; de loin en loin aussi se prononcent des sommets isolés, conformés comme des pitons : Pan de Matanzas, Tetas de Camarioca, Cerros Calvo e Chivo, Cerro de la Cruz, Silla, Mayari, Yunque, etc Souvent les monts sont revêtus de roches grises volcaniques convulsées appelées vulgairement « dents de chien »

Puis dans l'est apparaissent des massifs montagneux trè importants, ceux de Trinidad, de Guantanamo, du Gato, d la Sierra Maestra qui a les cimes les plus hautes. Ce montagnes de la province de Santiago, calcairo-arg leuses, parfois granitiques, presque toutes couvertes d'a

bres aux essences les plus diverses, offrent une disposition assez spéciale. Généralement c'est un tronc fort aux versants creusés de ravins longs, étroits, profonds, à thalwegs prononcés, hérissés de contreforts, longs, étroits à n'avoir souvent pas plus de deux mètres de cime et ressemblant à une arête vive déclinant par bonds successifs jusque dans la plaine. Un modèle de cette conformation orographique ne peut mieux être constaté que dans un chaînon qui a la particularité d'être dénudé, le Puerto de Boniato. Devant lui s'étend en premier plan la colline de Jésus Maria à aspect long, infini, de barrière rigoureusement horizontale. Du reste, des singularités existent en plusieurs autres points : la forme en marches d'escalier est offerte par plusieurs chaînes de monts suivant la mer, par exemple celle qui s'étend de Baracoa au cap le plus oriental Maisi (par là sont encore une faille très profonde où coule le rio Yumuri et une cime en trapèze caractéristique, le Yunque) et celle qui s'étend de la Sierra Maestra au cap Cruz (par là est encore toute une partie arrière montagneuse à pente déclive d'un infini superbe qui aboutit jusqu'à la plaine de Manzanillo).

En plusieurs régions cubaines existent des grottes. Pour ne citer que les principales : Bellamar, aux stalactites en verre de Venise, Canjilone, Banao, Baire, Monte Libano, Gibara. Celle de Monte Libano est une caverne à voûte percée en certains points, d'une étendue de 650 pas, et celle de Gibara est une caverne à voûte basse, d'une étendue de plusieurs lieues, où coule une rivière. D'autres cavernes se rencontrent dont une à voûte trouée en cheminée et à parois illustrées de dessins indiens et une contenant plusieurs salles et un étang dans la sierra de los Caballos, principal sommet de l'île des Pins.

Dans les montagnes se trouvent des minerais assez variés : manganèse, cuivre, fer, or, charbon, marbre, puis plomb, zinc, graphite, amiante.

En certains points existent des sources minérales, de l'eau de magnésie et de l'eau ferrugineuse. Plusieurs sources sont exploitées, mais les quelques stations de bains existantes ont été arrêtées dans leurs progrès par la guerre,

Des rivières coulent assez nombreuses ; certaines servent au transport des bois, d'autres à la navigation des chalands de petit tonnage. Un vrai fleuve peut être signalé ayant un cours dépassant 200 kilomètres et une navigabilité à vapeur arrêtée jusqu'ici à 88 kilomètres : c'est le Cauto.

Il y a des forêts importantes renfermant : cèdre, acajou, ébène, un peu de campêche,bambou, majagua,jucaro,jobo, cagueyran, guayacan, granadillo,misperillo,guacima,yaye, jagua, jaguey. Sur les routes se voient, flamboyants, laurier d'Inde, algarrobe, orejon, almendra, salvadera. Dans les champs se trouvent : palmier royal, ceiba. Sur les parties hautes apparaissent : almacigo, drago, ajua, sarça, barrile, fustete, fougère. En autres lieux croissent des arbres fruitiers, des cocotiers, des orangers, des manguiers, des caïmitiers, des mamey, maranon, anon, guayaba, arbres à pain et à beurre végétal.

Une multitude d'oiseaux vivent, au moins deux cents sortes, beaucoup à beau plumage, peu d'oiseaux chanteurs. Parmi les plus connus, citons l'oiseau mouche, le perroquet, le carpintero, et le aura, vautour noir à cou rouge qui se nourrit des détritus de lieux habités.

Les poissons ne sont pas moins nombreux : pargo, colorado, robalo, bonito, sabalo, sierra, picua, morue créole cherna, biajaca, guturo, tambourini. La sole et le turbot sont négligés par les habitants.

Parmi les animaux sauvages on peut énumérer : les chiens, les chats, les chevreuils, les porcs, les rats, les lièvres, les faisans, les perdrix, les cailles, les tourterelles, etc. Comme moins intéressants : les caïmans, les caméléons, les lézards, les crabes terrestres, etc.

La population cubaine appartient à diverses races. Les habitants les plus nombreux sont les néo-espagnols, mais il y a des néo-africains, américains, français et indiens. Comme prétendant descendre des tribus du temps de Christophe Colomb, se trouvent un Indien centenaire vivant au village de Caney près Santiago et deux familles vivant au hameau de las Cuevas au pied de la Sierra Maestra. En outre, certains Indiens de la race du Mississipi habitent les montagnes de Guantanamo et la région de Yateras, principalement aux fermes de Guira. Dans la campagne cubaine, beaucoup d'enfants de couleur ont un ventre proéminent causé par une mauvaise alimentation.

Enfin je n'aurais jamais cru que Cuba put offrir certaines régions peu connues, voire même inconnues. La vérité est que la province de Santiago, où les communications sont difficiles encore, renferme des parages encore à explorer.

Je ne mentionnerai pas le parcours par terre de 35 lieues à travers des localités historiques, les premières en insurrection : Bayamo, Jiguani, Baire, plusieurs rios encaissés, le principal le Contra Maestre, les collines forestières d'Aguacate, de Monte Obscuro, la vallée fertile de Palma Soriano à San Luis. Cet itinéraire pratiqué par les indigènes doit avoir été suivi, peut-être par quelques étrangers, mais certainement par très peu de géographes. La saison des pluies était commencée, une campagne sous l'eau ne constitue pas précisément une excursion facile ; de plus un cheval se réquisitionne assez malaisément, au point qu'un alcade ne put obtenir en toute une après-midi de vingt personnes différentes la moindre bête de transport, et le lendemain j'étais contraint de couvrir à pied 11 lieues dans la fange la plus affreuse.

Je ne mentionnerai guère aussi le séjour dans les montagnes de Guantanamo. Ces points doivent aussi avoir été parcourus par certains étrangers, bien rarement par des

hommes de science. Malgré des pentes raides et des routins parsemés de trous d'arbustes, de rocs, à casser les jambes des chevaux, je parvenais à accomplir le programme que je m'étais tracé

Mais je parlerai plutôt du plus haut mont cubain qui a provoqué déjà plusieurs ascensions, aucune n'étant jamais allée jusqu'au sommet, les unes ayant été accomplies du côté nord sur une pente peu escarpée et d'autres du côté sud de la mer par une pente véritablement à pic. Ayant été contraint de choisir cette dernière voie qui est la plus difficile, je suis parvenu au point le plus élevé et j'ai eu la satisfaction de laisser un petit drapeau tricolore, qui peut être trouvé sur le pic de Turquino.

Malgré les fatigues de cinq mois de voyage, une saison pluvieuse déjà dans toute sa plénitude, malgré la difficulté très grande de décider qui que ce soit à me conduire sur le champ d'opération, il ne fallut pas moins d'un mois et demi pour chercher un moyen de locomotion ; tout le monde se récusait, les compagnies de vapeurs prétextaient ne pouvoir atterrir un canot, les entreprises particulières de voiliers prétendaient n'avoir rien à faire par là. Aucun compagnon de bon comme de mauvais sort n'ayant répondu à une demande dans les journaux, après 23 lieues et 23 heures de mer sur une goélette, avançant avec peine à la rame, faute de vent, après la défection d'un vieux guide, la rencontre de deux hommes se décidant lentement à se mettre en branle, j'arrivais enfin à exécuter ce que je rêvais de faire à tout prix, c'est-à-dire à faire l'ascension. Ascension épouvantable en vérité !

Premier jour. — Remontée d'un cours d'eau desséché, chaos de rochers et pentes très raides à gravir, coucher sur un mamelon dans les arbres. Au milieu de la nuit tombe une forte pluie qui nous oblige à nous sécher pendant plusieurs heures près d'un grand feu.

Second jour. — Marche, sur une arète montueuse très

étroite, n'ayant parfois qu'un mètre cinquante, indéfiniment longue, gros arbres renversés en travers et parfois enlaçés les uns aux autres, quantité d'essences épineuses, fougères augmentant graduellement de taille, sous-bois très dense, de plus en plus détrempé. A partir de 900 mètres, la végétation est chargée d'une eau qui se déverse sur les vêtements. Un seul abri, encore est-ce un réduit où règne naturellement un énorme courant d'air, entre deux blocs couverts d'une volumineuse roche granitique en forme de dolmen. Plus loin, une autre roche immense en auvent d'où tombe une quantité de gouttes d'eau. Impossibilité radicale d'allumer du feu ; nuit passée dans continuel concert de lamentations.

Troisième jour. — Trajet à travers une végétation désordonnée sur un sol de plus en plus raboteux, mousseux, à pic. Soudain se dresse une gouttière à peu près verticale élevée de 30 mètres et tapissée sur ses bords de bas en haut de plantes grasses, des aloès très serrés. Comme il est impossible de monter sur les mains, à cause des plantes, il ne reste qu'à monter sur les pieds, chose peu facile. En suite surgissent des buissons de petites lianes piquantes qui s'enroulent autour de tout ; marche très empêtrée sur un certain espace assez découvert ; petits arbres au tronc blanc noueux à minuscules feuilles vertes : c'est l'altitude de 1.725 mètres, c'est le pic Primero. Je le dépasse, je continue, je descends, je me fais un passage entre de superbes fougères arborescentes. Je veux aller plus loin, je suis résolu à atteindre le Pico Real. J'étais parfaitement disposé, j'avais assuré le succès en ravitaillant bien en vivres, en eau, même en rhum, ma petite caravane. J'avais sûrement encore assez de force pour aller jusqu'au bout. Un froid de 11 degrés au-dessus de zéro me stimulait, mais le même froid ne convenait point à mes deux compagnons. Le moins âgé avait déjà abandonné depuis deux heures, et le plus âgé avait son vêtement plaqué sur son corps comme un

costume de bain. Il était plus mort que vif, et il refusa de marcher plus avant malgré un salaire supplémentaire. Alors je me trouvais seul à avancer, chargé énormément, et devant m'ouvrir un sentier à la machete. Abandonné par mes deux compagnons mercenaires, et n'ayant pas même un compagnon de Santiago qui aurait dû s'intéresser à une entreprise aussi scientifique, j'étais contraint par la prudence à m'arrêter. Il est vrai que, moi aussi, je me trouvais dans un état des plus piteux ; avec un épais costume d'hiver trempé et radicalement collé sur moi, je ressemblais assez à un scaphandrier procédant à travers un paysage sous-marin. En effet, en avant, rien n'était plus visible, le site était noyé entièrement dans la buée. Du reste dans la saison pluvieuse toute la chaine du Turquino comprenant trois pics : le Primero, le Secundo et le Réal, demeure constamment dans les nuées.

Malgré les plus mauvaises conditions, j'ai pu parvenir à remorquer deux appareils photographiques ; je suis revenu avec dix photographies, douze sortes de plantes, douze observations barométriques et thermométriques, enfin j'ai dressé la carte de la montée et de la descente. L'aller et le retour ne présentant pas le même parcours, je pourrai réussir je pense à établir un assez bon polygone.

Tous ces travaux n'ayant jamais été faits, des recherches géographiques n'ayant jamais été opérées, j'espère qu'on ne me contestera pas d'être le premier qui ait exploré la montagne du Turquino. Son ascension ne tardera pas à être poussée jusqu'au bout une autre année, une meilleure saison aidera certainement l'arrivée au pic suprême, le Réal, qui doit être une découverte française !

CHARLES BERCHON

LE RÉSERVOIR D'ASSOUÂN

et

LE LAC MŒRIS[1]

(Suite)

Il y a maintenant 4.000 ans qu'Amenemhat entreprit et accomplit son gigantesque projet du lac Mœris. Aujourd'hui, au milieu de notre monde moderne d'électricité et de merveilles qu'aucun Pharaon n'entrevit jamais, voici que nous entreprenons, dans cette science ancienne de l'irrigation, un ouvrage non point seulement analogue à celui qu'exécuta le plus grand des Pharaons, mais à deux pas du lieu même où il se trouvait. En outre, les ouvrages que nous proposons ressemblent prodigieusement à ceux qui furent exécutés il y a 4.000 ans. La région comprise entre le Nil d'un côté, le canal d'amenée au sud et à l'ouest, et le canal de décharge au nord, s'appelait le « Nome de l'Ile » avec Héracléopolis pour capitale. Le même nome de l'île sera découpé aujourd'hui par les travaux proposés. Il y aura cette simple différence que le moderne lac Mœris étant situé au sud de l'ancien lac, la frontière méridionale de l'île ancienne deviendra la limite septentrionale de l'île nouvelle. Avec le temps, le Wady Liernur et le Wady Masaigega verront leurs parois se remplir par les dépôts sédimentaires, et le canal du lac y coulera comme dans un vrai canal. Si l'on a pu obtenir encore de l'eau par ailleurs, il deviendra possible de cultiver toutes les terres accessibles au flot et comme la surface arable croitra d'année en année dans la région du Wady Rayan, l'on pourra du premier

---

1. Voir le Bulletin du 4e trimestre 1901.

coup ajouter 20.000 acres de terrains, chiffre qui avancera en progression chaque année, à la surface cultivée de l'Egypte. Ces terrains vaudront, une fois recouverts par les dépôts sédimentaires du Nil, £ 50 l'acre, ou £ 1.000.000 les vingt mille. Si l'on juge nécessaire de conserver l'eau, il sera possible de laisser le niveau supérieur de la nappe s'élever graduellement de 29 mètres à 30 et 31 mètres de cote d'altitude. Ou plutôt, considérant que l'irrigation pérenne du Fayoum et de toute la vallée du Nil depuis Deirout (60 kilom. au nord d'Assiout) jusqu'au Barrage voisin du Caire au moyen de deux longs canaux alimentés par une prise unique, rencontrera des difficultés à mesure que se développera l'irrigation, un second barrage sur le Nil, près de la limite méridionale de Beni-Souef, deviendra, j'en suis convaincu, nécessaire. Un tel barrage, placé au-dessous de la prise du grand canal d'alimentation permettrait au Nil d'alimenter le canal Youssef à l'aval du régulateur de Mazura, assayerait sur une base solide l'irrigation du Fayoum et de la province de Guizeh, rendrait possible, si cela était jugé nécessaire, le remplissage intégral annuel du lac à haut niveau, avec l'eau claire de l'hiver, et permettrait enfin d'irriguer, au moyen d'un canal, la rive droite toute entière du Nil à Guizeh, ainsi que le désert qui se trouve au nord du Caire. On pourrait construire ce barrage à bon compte. L'écluse en serait établie sur le roc vif tandis que la pierre nécessaire aux travaux de maçonnerie et de perreyage, pourrait être détachée à la mine de l'arête du canal de la rive droite longeant le Nil.

Avant d'abandonner cette question du rétablissement du lac Mœris, je ne veux pas laisser inaperçue une autre grande entreprise possible du roi Amenemhat, le créateur de l'ancien lac. A Semneh, se trouvent, dans la deuxième cataracte, les rochers où Lepsius découvrit des nilomètres taillés par le même Pharaon depuis plus de 4.000 ans. Le

niveau de crue qui y est enregistré est de 8 mètres plus haut qu'aucune crue de notre temps. Comme le Nil peut, à Semneh, être facilement fermé par un barrage, il me vint à l'esprit, quand j'étais là en 1892 (escorté de 150 hommes du corps de méhariers égyptiens envoyé par le général Woodhouse, en ce que les derviches occupaient alors la deuxième cataracte) que probablement Amenemhat avait essayé de barrer le fleuve en cet endroit en vue de créer un réservoir, et que ses successeurs avaient dû abandonner l'ouvrage. Avec le cours des siècles le Nil sera rentré dans son ancien lit.

L'on admettra aisément qu'en présentant un approvisionnement de quatre milliards de mètres cubes d'eau, je donne une quantité suffisante pour amener une abondante récolte au milieu des circonstances les moins favorables. Et, pour les bonnes années, la fourniture dont on disposera sera bien plus considérable. L'eau fournie par le réservoir et le lac conjointement ne fera pas simplement qu'ajouter deux millions d'acres à la surface acquise, en Egypte, à l'irrigation pérenne, elle l'aidera à satisfaire plus complètement qu'à cette heure, aux besoins de la surface même qui bénéficie actuellement de cette irrigation. Si notre désir ne se borne pas seulement à voir irriguer la surface intégrale de l'Egypte, mais aussi à tenir les branches principales du Nil bien pourvues d'eau durant les douze mois de l'année, il nous faudra régler le débit qui sort des vastes lacs équatoriaux qui constituent les sources du fleuve ; assurer l'écoulement de celui-ci à travers la grande zone des marais, faire bénéficier de sa surabondance les régions arides comprises entre les dixième et vingt-quatrième parallèles, et finalement le voir entrer en Egypte comme un cours d'eau puissant, si amoindri qu'il ait été.

A l'époque de l'inauguration du Barrage d'Assouan, exprimais de la façon suivante mon opinion à la revue

anglaise *The Engineer* (voir page 558 de l'*Engineer*, de 1902) :

« Il a été, toutefois, de la bonne fortune de Lord Cromer de poser la pierre fondamentale de cette série d'ouvrages appelés à créer une ère de prospérité semblable à celle que connut l'Egypte sous les grands Pharaons de la XIIe dynastie. Nous vivons à un âge d'idées impérialistes, et le lac Mœris de nos jours sera une série de réservoirs aux sources mêmes du Nil. Le lac Tana aux sources du Nil bleu, avec une superficie de 3.000 kilomètres carrés, et un bassin hydrologique de 18.000 kilomètres carrés, pourra fournir 6.000.000.000 de mètres cubes d'eau par an. Les lacs Victoria et Albert Nyanza, aux sources du Nil bleu, avec des surfaces respectives de 70.000 et de 4.500 kilomètres carrés, pourront fournir 12.000.000.000 de mètres cubes d'eau annuellement. Les lacs Tana et Victoria ayant chacun à leur point d'émission un seuil et des rebords rocheux, n'auront pas besoin de voir élever leur niveau. On en retirera l'eau soit en élargissant le seuil, soit en le brisant, soit par le moyen d'un tunnel. Le lac Albert aura besoin de voir élever sa surface de 3 ou 4 mètres. Ceci pourra être fait au moyen d'un barrage construit au point d'effluence,et dont l'établissement sera facile,puisque les bords du lac sont parfaitement nus et compris d'ailleurs en territoire britannique.

« Ces puissants réservoirs seront les représentants modernes du lac Mœris,et rempliront dignement leur mission, mission dont il est ainsi parlé dans le rapport de 1894 sur les réservoirs de la vallée du Nil : « Le jour où ces « ouvrages seront exécutés aux sources du Nil, les lacs « prendront leur place vraie dans l'économie de la fourni- « ture d'eau, et nous serons en état de leur appliquer dans « leur ensemble et leur intégrité, ce qu'aujourd'hui nous « ne pouvons leur appliquer que dans une mesure restrein-

« te, à savoir que ce que sont au Pô les neiges des Alpes, « les lacs Tana et Victoria Nyanza le sont au Nil, et ce que « sont aux plaines de Lombardie les lacs italiens, le lac « Albert l'est à la terre d'Egypte »

« En dehors de ces ouvrages aux sources du Nil, l'on entreprendra sur le Nil Blanc, entre Gondokoro et Fachoda, des travaux d'endiguement destinés à empêcher les eaux issues du lac Albert de s'épandre dans les marais de la région des *sadds*, et à assurer leur libre cours jusqu'à l'Egypte dans le lit même du fleuve. Ces travaux ne feront pas qu'ajouter à la quantité de l'eau entrant en Egypte durant l'été, ils en amélioreront la quantité. Le Dr Schweinfurth, l'éminent savant et voyageur africain, a été le premier à appeler l'attention du Gouvernement Egyptien sur la nécessité de fermer les fuites du Nil Blanc au nord de Gondokoro, et de commencer ainsi les travaux de rectification du fleuve. Il observe très judicieusement que « plusieurs années s'écou- « leraient avant que par le renforcement des digues on eût « obtenu le résultat désiré, mais que le besoin de ces travaux « se ferait sentir en Egypte chaque jour davantage à mesure « qu'ils avanceraient. »

Quand j'écrivis ceci, je n'avais encore pas entrevu la possibilité d'utiliser conjointement le Réservoir d'Assouan et le Wady Rayan. Ce ne fut que lors du premier anniversaire de l'inauguration du Barrage d'Assouan que, marchant dans le Fayoum à portée de vue des hauteurs qui entourent le Wady Rayan, et tourmenté du regret de voir que l'ancien lac Mœris ne pouvait être reconstitué, l'idée d'utiliser concurremment les deux réservoirs me frappa soudain et pour la première fois. Cela fut pour moi comme l'aube d'un jour nouveau.

C'est à la solution des problèmes relatifs au sources du Nil que Sir William Garstin a consacré tant de temps et d'études ; et qu'à deux reprises, il a visité ces nappes lointaines et ces régions si riches en eau !

Nous possédons cependant en Égypte les moyens d'emmagasiner toute l'eau nécessaire à l'irrigation pérenne adéquate de toute la contrée. Le grand avantage d'avoir ces deux ouvrages d'approvisionnement situés en territoire égyptien est dû au fait qu'encore qu'il serait impossible à une puissance ennemie quelconque en possession du Soudan, de détourner les eaux de crue des grands cours d'eau abyssins, il ne faudrait guère un déploiement de grandes capacités techniques pour détourner pendant un mois ou six semaines le débit du fleuve à son étiage. Au cas d'une éventualité semblable, les réservoirs égyptiens seraient d'un inestimable prix pour l'Egypte alors que n'en auraient aucun les réservoirs équatoriaux. Mieux encore, l'existence sur le Nil, dans ces régions lointaines, de travaux puissants de réglementation et des levées en terre, pourrait devenir, ainsi qu'on l'a souvent observé, une source réelle de dangers.

Je crois avoir tenu pleinement la promesse que je vous ai faite au commencement de cette conférence. Je vous ai démontré qu'il est tout à fait dans les moyens financiers de l'Egypte de pourvoir à l'irrigation pérenne de toute la contrée, et que le travail ne présenterait, d'autre part, en soi aucune difficulté d'ordre physique. Que l'Egypte puisse dépenser sans se gêner la somme de £ 2.000.000 pour l'achèvement du système d'irrigation dans le pays, ceci est surabondamment prouvé par le fait qu'elle vient de prêter au Soudan la somme de £ 2.000.000 pour la construction du chemin de fer de Berber à Souakim. Or, en ce qui regarde les intérêts de l'Egypte, si nécessaire que puisse être le chemin de fer de Souakim, l'acte d'assurer à l'Egypte entière l'irrigation pérenne l'est cent fois plus encore. Nul n'a mieux reconnu ce fait que Lord Cromer, l'ami le plus sûr de l'irrigation qui soit au monde !

Les travaux que je viens de préconiser pourraient être

commencés tout de suite. Le temple de Philæ faisait obstacle à l'érection du Barrage d'Assouan, et l'impuissance d'élever ce barrage faisait à son tour obstacle au projet du lac Mœris.

L'opposition qui s'était élevée contre l'inondation projetée du Temple pendant 4 ou 5 mois de l'année, tenait, en majeure partie, à une erreur. Celle-ci consistait dans le fait que l'on confondait l'action si destructive et néfaste des infiltrations salées qui interviennent durant la crue du Nil et exercent de réels ravages à Thèbes, avec l'effet plutôt bienfaisant et préservatif des eaux fraiches et courantes du fleuve. Les eaux salées détruisent la pierre ; les eaux douces la préservent. Ceci ressort d'ailleurs en toute évidence du fait que les murs de soutènement du Temple de Philæ qui, chaque année, demeurent six mois immergés dans l'eau, sont mieux conservés que toutes les autres parties de l'édifice. La même chose s'observe dans tous les ouvrages en pierre ou en brique qui sont sur le Nil. Les parties submergées sont partout en meilleur état que les parties non submergées.

Est-ce à dire qu'au cas où cela ne fût pas, ou que la solidité ou l'existence même du grandiose vestige dût être mise en péril par la construction du Réservoir, il fallût abandonner celle-ci ou le réduire comme on l'a fait, sacrifier tout un pays à un reste de temple et tout un avenir à une ombre du passé ?

M. Winston Churchill a su parfaitement bien exprimer le sentiment du public à l'égard de la réduction du Barrage, faite en vue de sauver le Temple de Philæ d'une immersion annuelle qui, en définitive, lui aurait fait, ainsi que je viens de le démontrer tout à l'heure, plus de bien que de mal. Il a stigmatisé ce sacrifice évident de 1.500 millions de mètres cubes d'eau comme « le plus cruel, le plus méchant et le plus inepte sacrifice qui ait jamais été offert sur

l'autel d'une fausse religion. L'État devra lutter et le peuple souffrir la faim, pour que puissent exulter des professeurs, et que des touristes trouvent un endroit où graver leurs noms ! »

D'autre part, il existe un moyen certain de satisfaire à la fois et l'Égypte et la science, en rendant à l'une son réservoir normal et à l'autre son temple.

Ainsi que l'a proposé sir William Garstin, en 1894, il serait possible au Service des Antiquités de transférer le Temple de Philæ dans l'île de Bigeh. L'ensemble de la maçonnerie sèche du Temple ne s'élève qu'à 14.300 mètres cubes. Sir William Garstin proposait de mettre £ 200.000 à la disposition du Service des Antiquités pour l'exécution de ce travail et ajoutait :

« Poussé par le désir d'être utile au pays, nous proposons de transférer l'antique édifice d'un point du Nil sur un autre point qui n'en est éloigné que de quelques centaines de mètres. Nous proposons de le reconstruire exactement comme il est, et sur une île située au milieu du lac que nous espérons créer, où le Temple se détachera comme un trait pittoresque et approprié sur le paysage environnant. »

Il est douloureux, en vérité, l'aspect qu'offre aujourd'hui le Temple, à moitié recouvert par les eaux. En le voyant ainsi, il me semble apercevoir Hâtor, debout dans l'eau et les vêtements suintants, supplier d'être transféré sur l'île de Bigeh.

Si le Service des Antiquités acceptait la proposition ci-ldessus, il pourrait aisément reconstruire, pour la moitié de a somme proposée, soit £ 100.000 le Temple dans toutes ses parties, et ses plus menus et pittoresques détails, et en améliorer même considérablement l'apparence en le plaçant à un niveau aussi supérieur au plan superficiel du lac qu'il l'était au niveau des anciennes crues. L'autre moitié de la somme, soit les 100.000 livres restantes, pourrait être em-

ployée à la restauration intégrale de Louxor, de Karnak d'Abydos. Rarement le Service des Antiquités aura-t-il eu des occasions aussi belles que celle-ci.

Nous devons nous estimer heureux cependant de ce qu'un milliard seulement de mètres cubes d'eau, et non trois milliards, aient été sacrifiés. On pourrait commencer immédiatement la surélévation du Barrage et la construction du lac. L'une pourrait être achevée en deux années, tandis qu'au bout de trois ans le lac serait mis en communication avec le Nil. Il faudrait quatre autres années pour remplir le lac. Ainsi en deux années on pourra donner un milliard de mètres cubes d'eau à l'Egypte et en sept années, deux autres milliards, ou en tout trois milliards en sept ans. Je défie n'importe qui de produire un projet à la fois plus utile et plus éminemment réalisable que ce projet du Réservoir d'Assouan et du lac Mœris travaillant conjointement.

(à suivre)

SIR WILLIAM WILLCOCKS
Ancien directeur-général des Réservoirs

(Traduit de l'anglais par M. KÉMEID).

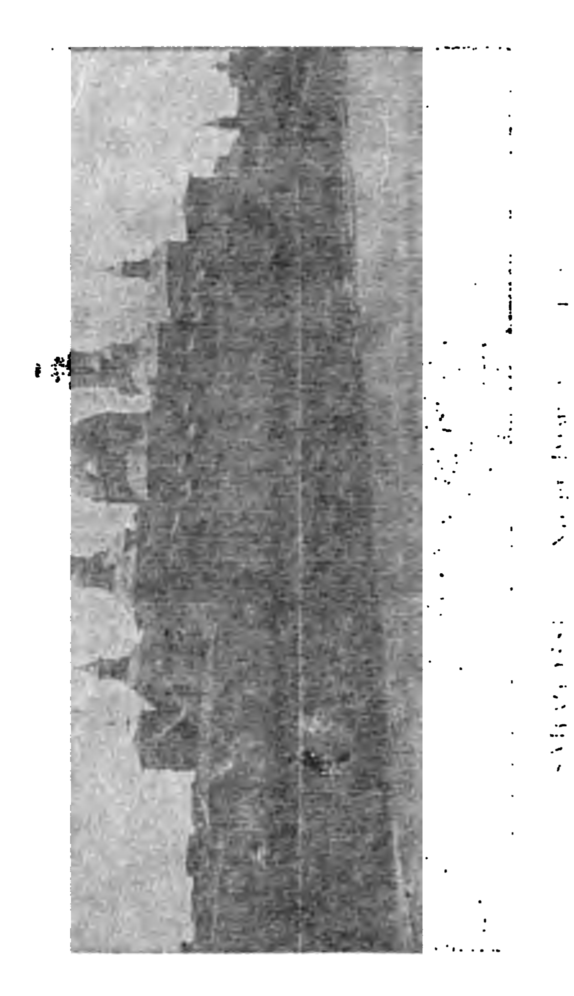
BIBLIOGRAPHIE

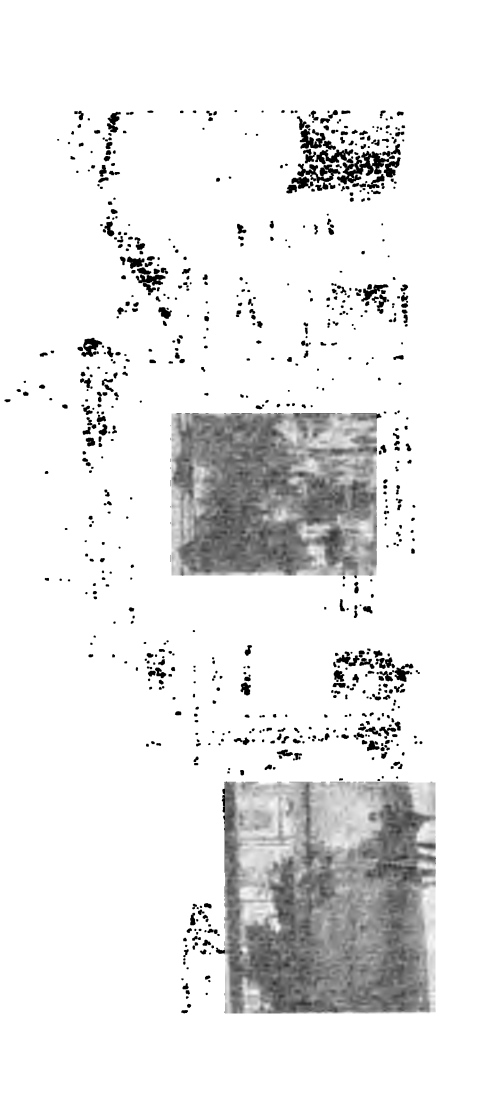
Manuel de Géographie Commerciale, Etude économique des différentes parties du Monde et particulièrement de la France, par VICTOR DEVILLE, Professeur agrégé au Lycée Michelet et à l'Institut Commercial de Paris. *Deuxième édition 1904.* — Ouvrage récompensé par la Société de Géographie commerciale de Paris et autorisé pour les bibliothèques des Lycées et Collèges

2 volumes in-8° de 522 et 575 pages, avec graphiques et diagrammes. Prix des 2 volumes reliés en percaline gaufrée : 10 francs. Envoi franco par colis postal 10 fr. 85. Librairie Berger-Levrault, Éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts. Paris.

Cet ouvrage, d'un caractère tout nouveau, groupant les pays par grands courants commerciaux, a l'ambition d'être plus qu'un manuel classique répondant à un programme officiel. C'est avant tout une œuvre de vulgarisation, s'adressant aussi bien aux jeunes gens qui se destinent au commerce ou à l'industrie qu'aux commerçants eux-mêmes : ils y trouveront des renseignements exacts et complets sur les principales productions du sol, les richesses minérales et l'industrie des différents pays, sur les voies de communication et les grands marchés, sur la marine marchande et les ports de commerce, sur le régime douanier et les institutions de crédit, sur les avantages accordes aux immigrants, etc., c'est-à-dire sur tout ce qui intéresse la la production, les échanges et la colonisation dans le monde entier.

L'auteur n'a pas seulement traité, dans ces deux forts volumes enrichis de graphiques et de diagrammes, toutes les questions qu figurent aux programmes des écoles supérieures de commerce ; il a encore extrait, des bulletins consulaires français et étrangers et d'autres publications qui intéressent le commerce et l'industrie, de nombreux renseignements statistiques et pratiques dont nos négociants ou nos fabricants tireront le meilleur profit.





Madagascar, Histoire, Organisation, Colonisation, par ANDRÉ YOU, sous-directeur au Ministère des Colonies. Préface de M. Albert DECRAIS, sénateur, ancien ministre des colonies. Introduction de M. le général GALLIENI, gouverneur général de Madagascar. Un volume in 8 de 652 pages avec tableaux et carte in-folio. — Berger-Levrault et Cie, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts, Paris. Prix : 12 fr.

Le livre que M. You, sous-directeur au ministère des colonies et professeur à l'Ecole Coloniale, offre aujourd'hui au public, a le rare mérite d'être à la fois une œuvre de haut enseignement colonial d'une parfaite tenue littéraire, et l'histoire exacte, complète, et sur bien des points nouvelle, de notre grande colonie d'Afrique. Le général Gallieni, gouverneur général de notre jeune possession, et M. Albert Decrais, l'éminent diplomate qui présida, sous le ministère Waldeck-Rousseau, aux destinées de notre empire d'outre-mer, n'ont pas hésité à qualifier cet ouvrage « d'œuvre bienfaisante » et à remercier l'auteur d'avoir écrit sur Madagascar « des pages aussi intéressantes, aussi pleines, aussi instructives ».

La première partie du volume est consacrée à l'histoire de la Grande Ile. Les périodes diplomatique et militaire, l'annexion, l'administration de M. Laroche et du général Gallieni sont exposées avec une impartiale précision d'après des documents inédits ; les deuxième et troisième parties traitent surtout de l'organisation politique, administrative, économique de Madagascar, à laquelle l'auteur a, depuis les premiers jours, pris une part des plus actives. L'ouvrage se termine par des « Considérations générales » aussi élevées que pratiques et qui résumant les résultats obtenus, précisent les efforts encore nécessaires.

A cette heure où les questions coloniales prennent une importance croissante, il serait oiseux d'insister sur l'intérêt et l'utilité d'une étude où, ainsi que l'atteste M. Albert Decrais dans une préface magistrale, on trouve « des faits, des récits et des chiffres, faits reposants sur les documents les plus sûrs, récits d'une scrupuleuse exactitude, chiffres fournis par les statistiques officielles ».

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, Rue Bonaparte — PARIS.

Sommaire du Bulletin de Mai 1905

46e liste des souscripteurs.

Le Comité : Conférences de M. le Dr Legendre.

La Guerre.

La Délimitation franco-siamoise, par R. C.

Les Communications télégraphiques entre la France et l'Indo-Chine, par E. P.

Le Commerce des arachides à Pondichéry, par le Docteur Charles Valentino.

Asie Française : l'inauguration de la ligne de Than-hoa à Vinh.— Le budget de l'Indo-Chine. — La commission des retraites locales de l'Indo-Chine. — La nouvelle sapèque tonkinoise. — Création d'un journal indigène au Tonkin. — L'emprunt des établissements français de l'Inde.

Chine : La mort de M. Lessar. — La politique allemande. — Le commerce anglais et le traité Mackay. — L'opinion chinoise et le régime des Chinois aux Etats-Unis.

Japon : La question de l'impôt sur les concessions étrangères.

Asie Russe : La jonction du Transcaspien et du Transsibérien.— Le Transmanchourien. — Les charbonnages de Sakhaline. — Prix de revient et rendement des cultures sibériennes. — Les voies ferrées au Caucase. — Les Allemands au Caucase.— La culture du thé au Caucase. — Terrains naphtifères.

Turquie : La France et les Syriens à Haïti. — Le chemin de fer Smyrne Aïdin. — Projet d'agrandissement de la douane de Smyrne. Smyrne : l'importation des sucres français.

Arabie : La révolte de l'Yémen. — Les Anglais à Koueib. — La question des boutres de Mascate.

Asie Anglaise : La défense de la frontière du Nord-Ouest. — Le commerce de l'Inde anglaise en 1904-1905.— Dans les Etats chans de Birmanie.

Perse : L'action de l'Angleterre. — Sur la frontière du Turkestan russe.

Nominations officielles.

Bibliographie.

Carte du Seu-tchouan (Chine).
» de Mandchourie (Moukden, Kharbin, Kirin).
» d'Annam.

Graphique du mouvement d'exportation des arachides à Pondichéry.

Carte de l'Inde française.

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

COMITÉ DE L'AFRIQUE FRANÇAISE

ORGANE DU

COMITÉ DU MAROC

Sommaire du Bulletin de Juin 1905

Siège du Comité : 21 Boulevard Montmartre. — PARIS

SOCIÉTÉ

DE

[GÉ]OGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXII Année. - 2e Trimestre 1905



HAVRE

AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

131, RUE DE PARIS, 131

1906

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4e mercredi de chaque mo[is] excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHEQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs**, excep[té] les dimanches et jours fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10

Toutes les communications et tous les renseignements doivent êt[re] adressés au Secrétaire-général.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

La Défense de l'Indo-Chine[1]

Mesdames, Messieurs,

D'habitude, dans les Sociétés de Géographie, les conférenciers qui sont admis à l'honneur de parler devant vous, vous racontent, soit leurs voyages, soit leurs explorations, soit telle ou telle monographie, et leurs récits amènent et comportent toujours avec eux, soit des descriptions plus ou moins humoristiques, soit des récits personnels. Je ne peux pas aujourd'hui vous promettre les mêmes aventures ni les mêmes descriptions ; comme vous le disait M. le Président, la question que je vais avoir l'honneur de traiter devant vous est d'une actualité brûlante, je dirai même d'une actualité presque tragique. Il n'y a pas, en ce moment-ci, dans tout le domaine colonial de la France, de

Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

question plus pressante que celle de la défense de notre domaine extrême-oriental.

Vous savez — car en venant au Havre je n'ignore pas que je m'adresse à un public averti à l'avance — vous savez de quelle manière cette défense de l'Indo-Chine est venue tout-à-coup à l'ordre du jour de la façon la plus brutale et à la fois la plus sanglante.

Nous ne connaissions, jusqu'à présent en Extrême-Orient que les difficultés des explorations, les peines, les dangers des conquêtes partielles, que les délicatesses de la politique de domination ou d'assimilation ; nous connaissons et nous devons nous apprêter à éprouver, aujourd'hui, que les peuples, que nous devons chercher à coloniser, peuvent avoir, en leurs frères de même couleur, des soutiens qui sont nos ennemis.

Je n'ai pas à vous dire quelles sont les forces de ces ennemis ; vous savez de quelle façon s'est révélée en Extrême-Orient cette nation si pacifique et si dormante, aujourd'hui devenue une puissance qui peut être comparée, non seulement sous le rapport des forces matérielles, mais sous le rapport du ressort moral et intellectuel, aux meilleures puissances de l'Europe. Vous savez que dernièrement cette puissance jaune a été reconnue tellement supérieure à tout ce qu'on pouvait attendre d'elle, que l'Angleterre a jugé nécessaire, pour conserver son prestige mondial, de signer avec le Japon une entente, qui n'est pas une entente cordiale, qui est plus qu'une entente cordiale, une entente de raison, une entente de logique, de nécessité, faite par le mariage nécessaire des intérêts de l'Angleterre d'Europe et de l'Angleterre d'Asie. Vous savez que la première conséquence de ce traité a été de faire de Singapore, port libre, port pacifique, un port de guerre, un port dont tous les quais, jadis réservés au commerce, ont été achetés par l'Amirauté, un port qui n'aura plus de magasins, mais des

arsenaux, qui n'aura plus de ballots, mais des canons, qui n'aura plus de bateaux de commerce, mais des navires de guerre. Singapore, clé de l'Extrême-Orient, est aujourd'hui destiné par ce traité à fermer les portes des mers de Chine.

C'est cette situation très délicate, d'autant plus délicate qu'elle est tout à fait imprévue, qui nous contraint à songer à la défense de nos possessions indo-chinoises. Il faut y songer d'une façon d'autant plus précise, d'autant plus vigoureuse que les dangers, qui peuvent un jour nous menacer, sont des dangers dont nous avons pu expérimenter toute la valeur et toute l'étendue. L'armée japonaise, la flotte japonaise sont aujourd'hui la seule armée et la seule flotte modernes qui aient fait leurs preuves. Je n'ai pas à vous rappeler la façon dont elles les ont données : de la façon la plus sanglante, la plus imprévue ; je crois qu'elles ne pouvaient pas les donner d'une facon qui fût plus sensible à des cœurs français.

Il faut donc songer à défendre l'Indo-Chine, mais il n'y faut pas songer comme à un cas désespéré, comme à un gouffre où se disperseront où disparaîtront, sans succès et sans fin utile, notre argent, nos hommes, notre flotte.

Il faut défendre l'Indo-Chine, mais il faut d'abord que nous sachions que nous pouvons la défendre. Nous avons là-bas de grandes responsabilités, de grands devoirs, mais nous avons aussi de grandes possibilités ; il ne faut pas éluder les uns, mais il ne faut pas non plus nous défier des autres, et en étudiant avec vous les moyens récents pris par le gouvernement pour la défense de l'Indo-Chine, nous saurons que le canon japonais n'a pas sonné le glas de nos espoirs, mais seulement le réveil de nos consciences.

Vous savez que l'Indo-Chine est à une moyenne de 13.000 kilomètres de la France, que les mers qui nous en

séparent sont occupées par des colonies qui ne sont pas à nous, que Singapore, comme je viens de vous le dire, en cas d'une guerre possible avec une puissance jaune, que Singapore, qui est la clé du détroit, nous serait fermé. Vous savez que le canal de Suez ne donne pas passage aux cuirassés de haut bord,qui sont trop profonds et trop larges pour emprunter le canal ; vous savez d'autre part qu'il est excessivement facile, avec deux pauvres bateaux, de le boucher pendant trois semaines ou un mois afin qu'on ne puisse y passer. Vous comprendrez également que le jour où une guerre menacerait notre situation en Extrême-Orient, cette guerre serait une guerre mondiale ; par conséquent la France aurait besoin de toutes ses ressources : argent, flotte, de tous ses enfants pour défendre la terre métropolitaine ; elle n'aurait ni le temps, ni la puissance, ni le goût d'envoyer en Extrême-Orient les moyens de défense qui lui seraient nécessaires pour se défendre elle-même.

Bien entendu il faut dire et l'on peut compter qu'un jour la France pourra envoyer des renforts en hommes et des vaisseaux ; ce serait un leurre de ne rien faire et de dire : « la France y pourvoira », non, la France n'y pourvoira pas ; il faut qu'aujourd'hui les mesures soient prises de telle façon que l'état de paix en Indo-Chine puisse, par un mécanisme guerrier, se transformer immédiatement en état de lutte suffisant pour que nous puissions, non attaquer, non riposter, mais nous défendre sans avoir besoin de personne.

La chose est possible ; la défense de l'Indo-Chine comporte puisque, comme vous le savez, l'Indo-Chine est une presqu'île située sur le détroit de Malacca d'une part et sur le golfe de Siam d'autre part, cette défense comporte la défense maritime et la défense terrestre ; nous allons les passer en revue toutes les deux :

DÉFENSE MARITIME :

D'après ce que je viens de vous dire, vous voyez qu'il n'est pas question d'avoir pour l'Indo-Chine une forte escadre, de gros cuirassés qui coûtent 30 millions, des équipages nombreux et une flotte bien approvisionnée pour tenir la maîtrise de la mer extrême-orientale, et défendre nos côtes ; ceci n'est pas possible ; je dirai même que ceci n'est pas utile. Il est inutile, quand on possède l'Indo-Chine, de posséder ce qu'on appelle la maîtrise de la mer. A quoi est utile la maîtrise de la mer ? Elle est utile à des gens qui ont besoin d'être constamment tout près de leurs bases d'opérations, de leurs bases de ravitaillement. La base d'opérations est en Indo-Chine ; quant à la base de ravitaillement c'est l'Indo-Chine française ; et le jour où nous serons assiégés, où nous serons dans cette situation d'être incapable de sortir, nous serons dans le grenier, et ce seront nos assiégeants qui mourront de faim à notre porte.

Il est inutile d'avoir la maîtrise de la mer, la chose utile est d'empêcher les assaillants de débarquer chez nous. Eh bien ! pour arrêter une flotte puissante, nombreuse, très bien exercée, bien armée, comme nous savons qu'était la flotte japonaise à Tshou-Shima, et comme nous savons qu'elle le sera encore davantage demain, il est inutile de songer à avoir des cuirassés, à avoir de gros bateaux, parce que chaque cuirassé coûte 30 millions, chaque croiseur 20 millions, parce que chacun d'eux est armé d'une artillerie puissante, mais qui nécessite une moyenne de 5 à 600 hommes d'équipage ; et ces 5 à 600 hommes ne peuvent pas être français, puisque ce jour-là la France aura besoin de tous ses enfants, et ne peuvent pas être Indo-Chinois, puisqu'il n'existe pas de conscription maritime indigène, et qu'il est impossible d'obtenir ce que la

conscription obtient dans d'autres pays ; nous n'avons pas de marins indigènes et nous n'en aurons pas !

Il est inutile d'avoir des cuirassés qui ne seront montés par personne, d'avoir des pièces qui ne seront servies par personne ; il est inutile d'avoir des gros bateaux parce que la côte est semée d'anfractuosités sans nombre, de hauts-fonds qui empêchent les bateaux de 6 mètres de tirant d'eau de s'approcher de la plupart des baies. La côte est sillonnée de récifs et de havres dont la base est sur des rochers qu'on connait mal. Si en temps de paix, on ne peut pas empêcher les croiseurs de talonner dans la baie d'Along, ce n'est pas en temps de guerre qu'on pourra le faire. Il nous faut donc sur les bords de l'Indo-Chine une défense maritime qui puisse entrer partout, qui puisse se tenir dans les fonds de 3 mètres de tirant d'eau, être très rapide pour échapper aux yeux de l'ennemi, qui ne coûte pas très cher, pour éviter à la métropole des dépenses qu'elle devra faire chez elle, et qui soit montée par peu d'hommes, de façon à ce que nous ayons assez de marins de la métropole sans avoir recours à des engagements maritimes indigènes. Il nous faut également une défense dont les éléments puissent se ravitailler sur place, être réparés sur place, être construits de fond en comble sur place, lorsque cela sera nécessaire ; il faut que cette défense remplisse la condition primordiale de coûter le moins cher possible. Eh bien ! il faut rendre cette justice au gouvernement français, à tous les ministres de la marine qui se sont succédé depuis que la guerre russo-japonaise a éclaté, que c'est vers ce même but et vers les mêmes principes que leurs efforts ont été dirigés. Ils ont tous compris la nécessité inéluctable que je viens d'exposer devant vous ; et il faut savoir qu'il y a au ministère, en la personne de l'amiral Fournier, l'homme qui a le mieux saisi la question, non seulement parce qu'il est un marin, qu'il connait les Indo-

Chinois, mais qu'il est resté un fin diplomate. Il connait au mieux la question et la manière dont on pourrait défendre sur mer les côtes de l'Indo-Chine.

On peut la défendre par les torpilleurs, par les contre-torpilleurs, par les sous-marins et les submersibles. Les contre-torpilleurs et les torpilleurs sont montés par 30 ou 40 hommes, ils portent 4 torpilles de 300 kilos pourvues de 60 kilos de dynamite ; ils coûtent 400.000 francs ; ils ont un tirant d'eau extrêmement faible ; ils ne sont pas très visibles. Quant aux sous-marins et submersibles, vous savez par définition ce que c'est, et il ne serait pas convenable de donner sur leur compte des détails et des caractéristiques que seuls les constructeurs doivent connaître. Vous savez que c'est précisément dans les sous-marins qu'aujourd'hui réside cette force française d'autant plus crainte qu'elle est moins connue. Vous savez que le sous-marin, le submersible surtout, qui est un agent automobile, peut porter pendant 30 heures de plongée des torpilles sous la flotte ennemie, sans que cette flotte puisse être avertie par la télégraphie sans fil du départ des sous-marins. Il a l'inconvénient de coûter très cher et présente beaucoup de difficultés pour être réparé et construit. L'arsenal de Saïgon peut réparer des sous-marins et construire des torpilleurs ; et voyez comme cette question est importante, car ce n'est pas en France qu'on renverra les bateaux blessés pour se guérir, il faut qu'ils soient réparés sur place ; eh bien ! ces qualités essentielles que les contre-torpilleurs possèdent, viennent de se trouver — je ne dirai pas par un hasard —, réunies dans un tout petit bateau que personne ne connaissait il y a un mois, dont il n'a pas encore été parlé, puisque c'est avant-hier seulement que j'ai reçu l'autorisation d'en dire quelques mots.

Ce petit bateau, dont je vais vous donner les caractéristiques porte le nom de " vedette lance-torpille ", il est dû

à l'ingéniosité du Comte Récopé, ingénieur de la marine française. Cette vedette porte une seule torpille de 450, au lieu d'en porter 4 de 300, c'est-à-dire une torpille avec 100 kilos de dynamite et elle pèse 600 kilos. Il n'y a pas de cuirassé, fût-il japonais, qui résisterait à une torpille de cette espèce.

Ce petit bateau n'est muni que d'une hélice ; son tirant d'eau est d'un mètre au-dessus du niveau de l'eau. Ces caractéristiques, je puis vous les donner, car elles sont en tous points semblables à celle d'un petit canot automobile qui a fait la course de Folkestone à Boulogne.

La grande transformation faite par le Comte Récopé consiste en ce que cet affût de torpille qui marche tout seul est actionné, non pas par la vapeur, mais par un moteur à explosion. On a eu beaucoup de mal, au Ministère de la Marine, à vouloir seulement jeter les yeux sur le plan d'un bateau qui n'était pas à vapeur ; les murs du Ministère ont entendu pour la vapeur contre le pétrole les arguments que d'autres avaient entendus pour la navigation à voile contre la vapeur.

On est parvenu cependant à arracher aux commissions de la marine une étude sérieuse de ce projet. Ce petit bateau est donc muni d'un moteur à pétrole lampant à 8 cylindres ; je dis 8 cylindres, parce qu'immédiatement la commission de la marine dit : un moteur à explosion, c'est la panne ! Cela est évident quand vous n'avez qu'un cylindre, mais quand vous avez 8 cylindres, il est tout à fait inadmissible que les 8 cylindres manquent au même moment, car quoique couplés ensemble, ils sont indépendants; et que l'un d'eux s'endommage, la vedette marche avec ses 7 cylindres, pendant qu'on répare le huitième.

Il est préférable d'avoir une panne au huitième cylindre que d'avoir une panne entière à une chaudière à vapeur. Il y a d'autres avantages à ce bateau. Il est, comme je vous

l'ai dit, alimenté par du pétrole lampant. Nous avons fait le calcul ; la vedette lance-torpille qui est entièrement pontée peut faire un raid à grande vitesse (la vitesse de marche de 100 milles dans la haute mer) soit 200 milles, aller et retour soit au total 380 kilomètres. Elle dépense pour ce raid environ 600 kilos de pétrole, c'est-à-dire la valeur de deux bordelaises ; un torpilleur pour accomplir le même raid dépense 7 tonnes de charbon. Je vous laisse à penser si 7 tonnes de charbon tiennent plus de place que 2 bordelaises de pétrole. On peut non seulement réduire la forme de la vedette puisqu'elle ne transporte que deux bordelaises, mais surtout réduire les magasins qui, dans les places de l'Indo-Chine, conserveront le pétrole au lieu de conserver le charbon. Le pétrole se trouve assez facilement ; il coûte beaucoup moins cher au Laos qu'à Paris ; la quantité de pétrole qui coûte 9 sous à Neuilly coûte 5 sous à Luang Prabang. De plus, comme je vous l'ai dit, son emmagasinement demande beaucoup moins de place. Vous savez enfin que la houille qui reste longtemps en magasin s'altère, tandis que le pétrole reste toujours semblable à lui-même. Il est donc beaucoup plus simple d'alimenter une petite flotte de pétrole que d'alimenter de gros bateaux en charbon.

La vedette alimentée au pétrole, par une disposition spéciale, rejette sous la surface de l'eau tous les produits de la combustion ; le torpilleur développe par dessus lui un magnifique panache de fumée, et pas un canonnier ne désirerait meilleur but ; le torpilleur laisse un sillage appréciable; la vedette ne laisse pas le moindre sillage, à telle enseigne que dernièrement un torpilleur français poursuivi par la vedette rentrait à Boulogne. Les constructeurs s'en furent sur la jetée ; ils voyaient à l'horizon le torpilleur avec son grand panache de fumée faisant force vapeur pour rentrer ; on voyait un sillage merveilleux derrière le torpilleur et

cela, à l'œil nu. Avec la plus puissante jumelle marine les constructeurs et la commission maritime ne voyaient absolument rien de la vedette, si bien que l'inventeur désolé, remettant sa jumelle en place, disait : « il est arrivé un accident à la vedette, et c'est pour l'annoncer que le torpilleur rentre à toute vapeur ». Or le petit bateau était à deux encâblures, mais comme il n'avait pas de fumée et qu'il n'avait pas de sillage, il était resté invisible jusqu'à son entrée dans le port de Boulogne.

Ce petit bateau, qui ne lance qu'une torpille, est un affût mobile, il n'est monté que par deux hommes : un homme qui regarde par le hublot la direction et qui tient le porte-feux de la torpille, et un autre homme, simple marin, qui, lui, découvre la torpille, quand il reçoit l'ordre et qui, le reste du temps, veille aux 8 cylindres et à l'alimentation du bateau.

Le torpilleur comprend 30 ou 32 hommes ; la vedette n'en porte que deux ; c'est très important, quand on sait combien délicate serait en temps de guerre la mission soit de ces torpilleurs, soit de ces petites vedettes. Nos officiers, nos marins, ceux qui montent les torpilleurs, savent très bien qu'en temps de guerre, au moment où ils quitteront la terre, ils devront faire le sacrifice de leur vie.

Pour lancer une torpille qui peut coûter la vie des hommes, ne vaut-il pas mieux en exposer deux que d'en exposer 30 ou 32 pour obtenir le même résultat ? Quand nous n'aurions que ce motif, il est suffisamment élevé pour que l'invention du Comte Récopé nous paraisse à la fois intéressante et humaine.

Enfin le torpilleur a besoin d'un bassin de radoub, d'ouvriers spéciaux pour se refaire ; je vous assure que la vedette de M. Récopé n'a pas besoin d'arsenal ; elle a besoin, quoi qu'il arrive, d'un ouvrier en automobile et d'un marteau, tellement c'est fruste, tellement c'est simple, avec

tellement peu de rouages et de délicatesse dans ces rouages. Le torpilleur coûte moyennement 400.000 francs ; la première vedette, par conséquent la plus chère de toutes, coûte 75.000 francs.

En un mot tous les avantages sont là réunis; le Ministère de la Marine vient d'ordonner la construction à l'essai de la première vedette de guerre porte-torpille, et j'ose espérer que les résultats en seront excellents, car après avoir examiné nombre d'objections techniques sur lesquelles je n'ai pas besoin d'insister, la commission s'est rangée à l'avis de M. Récopé. Les essais auront lieu au mois de juin, et je ne crois pas trop m'avancer en disant qu'ils auront lieu près du Havre. S'ils sont couronnés de succès nous avons l'assurance qu'avec 50 petites vedettes à 75.000 francs nous pourrons défendre, de la façon la plus efficace, de la façon la plus sûre, la plus immanquable, toutes ces côtes de l'Indo-Chine pour lesquelles le récent projet avait demandé une flotte dont le prix de revient était de 200 millions. Il faut toutefois ajouter une chose : c'est que les marins qui auraient monté la flotte auraient certainement été à l'abri, tandis que nous ne pouvons pas en dire autant des marins qui monteront les petites vedettes Les 100 marins qui monteront les 50 vedettes partiront sur avis de la télégraphie sans fil et torpilleront à 50, 60 ou 100 milles le premier bateau qu'ils rencontreront, après quoi, ils seront obligés de virer et de rentrer au port. Mais il y a là une minute et demie terrible ; les 600 kilos que pèse la torpille et qui disparaissent avec elle, occasionnent un manque subit d'équilibre. Il y a dans la vedette un système de pompe à aspiration qui fait que l'eau de mer remplira immédiatement l'espace vide au prorata de 600 kilos : par conséquent il y aura pendant une minute et demie une instabilité qui mettra la vedette certainement en danger ; c'est là le seul inconvénient. Lorsqu'on le présenta à l'amiral Fournier, il se mit à

sourire en disant que lorsqu'il s'agissait du danger que courent les individus pour leur pays, cela ne devait pas entrer enligne de compte. Il est certain que tous les avantagesse trouvent réunis dans cette vedette, mais ceux qui la monteront devront faire auparavant, comme font déjà les officiers et marins des sous-marins, c'est-à-dire le sacrifice de leur existence. Ils sont destinés à mourir pour leur pays et nous connaissons assez nos marins pour savoir que ce n'est pas eux qui s'en plaindront.

Voilà donc comment la défense maritime se trouve subitement organisée par la découverte de ce petit engin dû à l'esprit pratique de l'ingénieur français, M. Récopé. Je ne vous dirai certainement pas quels sont les points d'opérations, les points d'appui où se concentrera la défense mobile ; on a dit dans les journaux que ce serait Haïphong, Hongay, Tourane, cette fameuse baie de Camranh, où l'amiral Rodjestvenski a pris du charbon et de l'espoir, qui serviront de points intermédiaires, mais ce sont là des détails techniques de guerre dans lesquels il est préférable de ne pas entrer. Il faut savoir seulement ceci, c'est qu'avec les torpilleurs, les contre-torpilleurs, les sous-marins et les submersibles dont plusieurs viennent d'être convoyés et sont déjà en Indo-Chine, et avec une cinquantaine de vedettes, la défense sera une chose accomplie, en ce sens que l'ennemi sera maître de la mer, mais que nous serons maîtres du sol où nous serons, et qui produit la nourriture entière de l'Extrême Orient. Nous en resterons les maîtres; nous ne pouvons demander autre chose, et ce sera peut-être la meilleure solution de toutes les difficultés.

LA DÉFENSE TERRESTRE

Il faut bien s'imaginer que si nous sommes attaqués par mer, également nous le serons par terre. Nous avons de

très longues frontières avec la Chine, avec le Siam, frontières qui sont défendues par des forts de très peu de valeur, peu d'artillerie, c'est-à-dire que là encore nous nous sommes contentés de l'illusion, mais comme aujourd'hui cette illusion n'est plus possible, qu'il faut faire comme nous avons fait pour la mer, il faut que nous trouvions sur terre, dans le sol, dans les forces indo-chinoises, les réserves de guerre nécessaires pour nous défendre d'une façon suffisante contre les invasions terrestres possibles. Or, ce que nous possédons aujourd'hui de troupes métropolitaines en Extrême-Orient serait tout à fait insuffisant non seulement pour attaquer, mais pour riposter et pour défendre.

Elles ne seront pas augmentées en temps de guerre, parce que le peuple français ne comprendra jamais que pour conserver l'Indo-Chine il faut plus de monde que pour la conquérir. Il faut donc qu'avec nos troupes détachées aujourd'hui là-bas nous ayons un noyau suffisant pour défendre l'Indo-Chine et qu'autour de ce noyau et comme la pulpe autour du noyau, la réserve indigène instruite, recrutée, se masse pour former une armée locale, capable de résister à une invasion jaune. Ceci n'est pas impossible, car ce ne sont pas des troupes européennes que nous aurons à combattre, ce sont des troupes japonaises, chinoises, siamoises. On a beau dire que ces nations jaunes sont réveillées : on ne sort pas impunément de 4 ou 5 mille années de paix effective pour devenir d'invincibles guerriers ; leurs contingents ne valent pas ceux que nous aurons à leur opposer ; il suffit d'une certaine valeur morale pour avoir raison du nombre tout en lui opposant une moindre valeur matérielle.

Eh bien ! c'est ici que nous devons faire un meâ culpa moins coûteux, mais peut-être plus pénible à notre amour-propre. Avons-nous fait ce qu'il fallait pour avoir une armée locale indigène fidèle et dévouée ? Non, nous ne

l'avons pas fait. Lorsqu'on possède des provinces de 30 à 35 millions d'individus, si ces 30 à 35 millions ne nous aident pas à les défendre, nous ne pourrons pas faire face aux ennemis du dehors, ni aux mécontents du dedans. Il faut conserver l'Indo-Chine, et il faut que nous la conservions grâce à ceux qui l'habitent. Il faut que ceux qui l'habitent ne soient pas seulement nos sujets et nos protégés, mais aussi nos amis, sinon de cœur, du moins nos amis de raison ; et je crois qu'avec la façon dont l'esprit jaune est tourné d'une part, la divergence des races blanches et jaune d'autre part, c'est à la raison qu'il faut faire appel bien plus qu'aux sentiments ; il faut donc que ce peuple comprenne que son intérêt de peuple indo-chinois est un morceau de l'intérêt du peuple français. Il ne faut pas que des rebelles, que des nationaux d'Annam puissent, comme ils le faisaient encore hier, dire que nous sommes les tyrans de l'Annam, que nous essayons d'en être les maîtres et que représentants d'une tradition autre, ils doivent nous demeurer opposés. Il faut au contraire que ces gens sachent bien maintenant que, par suite de l'évolution des peuples, par suite de la trop grande vieillesse de leur race, ou des conditions ethniques sur lesquelles je n'ai pas à m'étendre, ils comprennent que, ne pouvant être leurs propres maitres, ils ne peuvent pas avoir de meilleurs directeurs que nous ; et ils doivent comprendre que l'Annam, en nous perdant se perdrait lui-même ; ils doivent comprendre que leur sort est indéfectiblement attaché au nôtre, et qu'en travaillant pour nous c'est pour eux qu'ils travaillent. Pour atteindre ce but, il ne faut pas les considérer comme des sujets e reprendre la politique de conquête, il ne faut pas les considérer comme des protégés, et continuer la politique d domination ; je me hâte de dire qu'il ne faut pas les considérer comme des égaux, c'est-à-dire faire de la politiqu d'assimilation, mais comme des associés et faire de la pol

que d'association. Cette politique d'association, mot si heureusement prononcé par M. Clémentel, ministre des colonies, doit être aujourd'hui la directrice de notre action en Indo-Chine, si nous voulons obtenir de nos Annamites tout le concours que nous sommes en droit d'attendre d'eux et qu'il faut qu'ils nous donnent, si nous voulons demeurer prépondérants en Indo-Chine. Cette association consiste essentiellement, non pas du tout à faire juger les Français par des magistrats indigènes, encore moins à nommer un Annamite vice-président du Conseil Général de Cochinchine comme on l'a fait l'autre jour.

Elle consiste à utiliser dans la contrée, dans le bien général de la France, tout ce qui dans les anciennes traditions, les anciennes mœurs, n'est pas absolument contraire à notre tempérament et à nos intérêts ; et je dois dire que dans l'utilisation de cette réserve extraordinaire de forces qu'est l'Indo-Chine, dans un bien général, la France ne doit pas s'écarter de la politique d'association. Elle avait été révélée de la façon la plus claire, dans l'application, par un homme dont ce n'est pas du tout ici l'endroit d'apprécier le rôle politique, mais qui a compris l'Indo-Chine, qui l'a revivifiée et l'a dirigée de la façon la plus sûre vers un heureux avenir : M. Paul Doumer.

La politique d'association, telle qu'elle est ainsi comprise, telle qu'elle doit être appliquée, comporte la direction de toutes les forces françaises et indigènes vers un but exclusivement français, non par des méthodes françaises, mais par des méthodes où l'esprit français et les traditions indigènes se marieront au prorata de leur valeur et des collectivités représentées en Extrême-Orient.

Nous avons en Indo-Chine des régiments de tirailleurs recrutés à la façon métropolitaine de France, encadrés comme sont encadrés les régiments de ligne français, commandés comme sont commandés les régiments de ligne

français, armés comme sont armés les régiments de ligne français, instruits à la guerre comme s'ils allaient avoir à se battre contre des formations allemandes ; cela coûte très cher et l'expérience n'a pas encore dit si cela servirait à grand'chose. Nous avons d'autre part les milices ou gardes indigènes qui seront recrutées suivant les anciennes lois militaires nationales de l'Annam ; bien entendu ces lois prévoyaient un très grand nombre de soldats ; nous en avons pris excessivement peu pour ne pas grever d'un impôt du sang des pays qui ne nous étaient dévoués qu'imparfaitement. Ces milices sont encadrées par un cadre français restreint, régies par les lois militaires d'Annam, payées suivant les tarifs et les barèmes annamites, et je vous prie de croire que c'est bon marché ! Elles sont armées de fusils " Gras", elles sont instruites, comme formations, pour une guerre de partisans, pour une guerre locale Ces gardes civiles ou miliciens feraient des soldats déplorables en Europe, mais excellents en Asie. Je pense que l'on a prévu que ces miliciens auraient à se battre en Asie, non en Afrique ou en France, non pour prévoir d'autres besoins de la défense nationale. Je crois qu'ils remplissent excellemment le rôle auquel ils sont destinés. Ils sont recrutés *régionalement ;* c'est là la pierre d'achoppement, et la politique d'association va commencer à se faire sentir.

Les régions de l'Indo-Chine sont habitées par un peuple — ceci se dit géographiquement — elles sont occupées, non par une seule race, mais par des souches qu'on appelle Hô excessivement nombreuses qui n'ont pas entre elles des points de contact très déterminés. Ces souches sont juxtaposées les unes aux autres comme les cases d'un damier qui pour faire partie du même damier, n'en sont pas moins, les unes blanches, les autres noires. Si nous appliquons à ces sujets le recrutement militaire français, si nous envoyons

les gens de l'ouest dans les garnisons de l'est, si nous envoyons les gens de plaine défendre les montagnes, nous n'arriverons à rien en Indo-Chine, parce que ces gens sont de races très jalouses et ont très développée l'idée de souche, l'idée de village, l'idée de famille, mais ils ignorent l'idée géographique de la patrie. On ne peut pas agir vis-à-vis d'eux comme vis-à-vis de Français. Un Jaune de Hanoï n'ira pas défendre un Jaune de Hué, ni un Jaune de Hué défendre un Jaune de Hanoï ; il faut par conséquent que le Jaune de Hanoï soit élevé à la défense de son pays, et celui de Hué à la defense du sien.

Il faut donc le recrutement régional ; et la politique d'association aura là sa première conséquence. En établissant le recrutement régional (qu'il y ait 3, 4, 5 ou 10 régions, cela importe peu), ces gens devront faire un service tel qu'ils ne soient pas casernés dans un pays autre que celui où il seront recrutés, et pas commandés par des gens d'une autre race, d'une autre souche, d'une autre appellation ethnique que celles dont ils font eux mêmes partie. Ils pourront, lorsque l'invasion arrivera, être transportés par la suite sur le sol d'un voisin pour le défendre parce qu'ils auront alors à risposter et à venger une injure, mais il ne faudra pas les transporter avant que les nécessités le commandent. En agissant autrement nous risquerions de ne pouvoir avoir qu'une armée de défense, une armée de riposte, mais jamais une armée d'attaque.

Recrutés régionalement, il ne faut pas leur demander un service permanent, car l'Annamite ne comprendra jamais qu'en temps de paix il soit obligé de rester à la caserne à faire du maniement d'armes ou à ne rien faire, sous prétexte que le temps de guerre pourra arriver. Ce qu'il faut lui apprendre, c'est qu'il doit savoir être un bon soldat, marcher sans se fatiguer, utiliser tous les accidents de terrain, tirer proprement, et ensuite le renvoyer, quitte à lui

faire faire des périodes d'instruction, mais on ne peut pas exiger de lui 2 ans, 3 ans, ni 7 ans de service comme pour des troupes européennes : c'est tout à fait impossible. On ne pourra pas le faire commander par des officiers qu'il ne connaîtra pas, quand ils auront été habitués à être commandés par des inspecteurs, par des gardes principaux, on ne pourra pas, en temps de guerre, leur supprimer leurs chefs naturels et les placer sous le commandement d'officiers supérieurs, il faut leur conserver leurs inspecteurs, quitte à contraindre ceux-ci à devenir, dans leurs fonctions, aussi expérimentés que de véritables officiers. Dans ces conditions nous savons aussi une chose, c'est que, à égalité d'expérience, à égalité de nombre, la garde indigène recrutée ainsi sera payée exactement 3 fois et demie moins cher que le recrutement en faveur dans la métropole ; ce serait aussi le bénéfice du budget, car nous avons ainsi une économie de 350 % sur la troupe permanente en faveur de la garde, civile ou militaire, indigène intermittente. Dans ces conditions nous pouvons espérer, d'après les lois mêmes du recrutement de l'empire d'Annam, posséder immédiatement une armée de 57.000 hommes dès la première année, mais s'augmentant tous les ans mécaniquement et par la seule résurrection des lois de l'empereur Minh-Mang.

Nous pouvons obtenir une augmentation annuelle de 10.000 hommes. Je vous laisse le soin de faire le calcul au bout de 10 ans. Si je dis 10 ans, c'est que le traité anglo-japonais nous laisse 10 ans de répit en Indo Chine, puisque c'est pour 10 ans qu'il est fait ; et comme il impose 10 ans de statu quo, dans 10 ans nous pouvons donc avoir 160.000 hommes de troupes indigènes : nous pouvons conserver nos troupes métropolitaines telles qu'elles existent aujourd'hui, sans les augmenter pour la défense de l'Indo-Chine, et défendre celle-ci sur mer de la façon que je vous ai indiquée.

c'est à-dire par les vedettes pouvant être concentrées dans des endroits qu'il n'est pas opportun de dire et qu'à bon escient on ne défendra pas pour inviter l'ennemi à y descendre ; et nous pourrons interdire ainsi de la façon la plus absolue une descente de l'ennemi en Indo-Chine par mer.

On peut également, si l'on sait faire les sacrifices nécessaires à l'avance, si l'on sait retirer les troupes qui ne gardent que les frontières infertiles, on peut défendre ce qu'il est intéressant de garder en Indo-Chine : la tête, le cœur et l'estomac. Le cœur, Hanoï la capitale ; la tête, Saïgon, où se trouvent nos points d'appui, notre arsenal ; l'estomac, le delta du Tonkin qui alimente toute la Chine méridionale qui ne nous aime pas mais qui a besoin de nous pour se nourrir.

Voilà quelles sont à l'heure actuelle les prévisions possibles pour l'avenir de l'Indo-Chine ; elles sont délicates, difficiles, elles nécessitent beaucoup d'attention de notre part, mais enfin c'est dans les choses possibles de considérer ces sacrifices nécessaires pour notre situation afin de la rendre inattaquable. Il faut bien savoir que ce n'est pas sur les champs de bataille que se décidera le traité de paix, il suffit que nous ne perdions rien, afin qu'on ne soit pas obligé de nous rendre quelque chose. Lorsque nous aurons conservé sans avoir rien conquis, il sera naturel de garder ce que nous n'aurons pas perdu ; il serait beaucoup plus délicat de réclamer une chose que nous aurions été obligés d'abandonner ; il faut donc ne rien perdre de ce que nous possédons. Je viens d'expliquer que la chose est possible en dépensant de l'argent, mais pas beaucoup. Quand je pense qu'on a commencé par dire qu'il fallait 200 millions ! Or, en utilisant les ressources du pays, on finirait par ne rien dépenser ou à peu près, car je crois que personne ne trouvera exagérée une dépense normale répartie sur plusieurs

budgets, sur plusieurs années, dont la métropole ne s'apercevra pas d'une façon sensible.

Nous aurons peut-être fait quelques sacrifices d'amour-propre pour abandonner cette politique un peu tyrannique de domination autocratique où il n'y a que des chefs d'un côté et des sujets de l'autre, pour faire la place à nos indigènes, de telle sorte que l'Indo-Chine soit comme une grande maison de commerce où il y a une double raison sociale, nous conservant la signature de la maison.

Avec ces sacrifices d'argent, d'amour-propre et avec toute la patience et avec toute la continuité d'efforts qu'il est nécessaire de faire, nous arriverons certainement à un bon résultat en Extrême-Orient. Il faut que par tous les moyens possibles l'opinion française soit saisie de ses devoirs d'abord, et surtout ensuite parce que nous savons que l'opinion publique éclairée est encore le grand levier qui fait marcher les gouvernements ; c'est à notre génération, qui a conquis l'Indo-Chine, de faciliter, autant que possible, la tâche bien plus difficile et plus délicate que nous laissons à la génération qui nous suit, de sauvegarder les conquêtes que nous avons faites. (*Applaudissements.*)

DE POUVOURVILLE

Ancien résident en Indo-Chine
Membre du Conseil Supérieur des Colonies

LE RÉSERVOIR D'ASSOUÂN
et
LE LAC MŒRIS (1)

(Fin

Nous venons de voir comment [illegible]
recevoir le bienfait de l'irrigation [illegible]
valeur de son sol cultivé pourrait [illegible]
lions de £ 275,000,000 à £ 335.000.000 [illegible]
maintenant à la question d'assurer à [illegible]
une immunité contre les maux terribles [illegible]

En abordant cette question, nous [illegible]
ternative soit de nous ranger à l'avis du [illegible]
dit : « Ne mettez pas tous vos œufs dans [illegible]
soit à celui de la variante américaine : [illegible]
œufs dans un seul panier, mais observez [illegible]

Je me prononce pour la variante amé[illegible]

De même que j'ai choisi autrefois [illegible]
Barrage d'Assouan le dessin des ingé[illegible]
canal de navigation de Nicaragua, [illegible]
propose pour la discipline du Nil [illegible]
par M. Eads pour le Mississipi. [illegible]
M. Eads sur le Mississipi à la Nouve[illegible]
juste titre, la réputation d'être un [illegible]
solides en l'art de discipliner les [illegible]
[illegible]ations préliminaires étant faites [illegible]
meilleur méthode de protéger l'E[illegible]
inondation. [illegible] à

Pendant les fortes crues, le N[illegible] nt

(1) Voir le Bulletin du 1er trimestre [illegible]

dessus du niveau des campagnes, lesquelles sont protégées par des digues ou levées se prolongeant depuis Assouan jusqu'à la mer.

Dans la Haute-Egypte, une très haute crue s'élève à un mètre au dessus des campagnes ; elle s'élève à deux mètres dans la Moyenne-Egypte ainsi que dans la branche de Rosette, alors que dans la branche de Damiette elle atteint par endroits trois mètres et demi. La branche de Damiette n'est en réalité qu'un canal, et tout à fait hors d'état de servir dans une haute crue. Je crois que ce qu'aurait de mieux à faire le Gouvernement serait de prendre la branche de Rosette et de l'appeler le Nil, et quant à celle de Damiette, la réglementer tout comme un canal ordinaire par le moyen du régulateur placé à sa prise au Barrage. En arrivant en Egypte, nous trouvâmes que la méthode en usage était de diviser et répandre la crue en autant de canaux qu'il était possible, et de protéger le tout au moyen de corvéables réquisitionnés par dizaines de milliers. Nous changeâmes cet ordre de choses et concentrâmes nos énergies sur les branches de Rosette et de Damiette. Maintenant que nous sommes arrivés, grâce à Sir Hanbury Brown, à réglementer à sa prise la branche de Damiette lors de la crue, nous pourrions détourner en entier celle-ci dans la branche de Rosette et observer cette branche. Nous devons mettre dans un seul panier tous nos œufs et observer le panier.

En 1861, 1863, 1866, 1869, 1874 et 1878, la branche de Damiette fut sérieusement rompue. Sur la branche de Rosette il n'est intervenu qu'une seule rupture, en 1863. La grande rupture de la branche de Damiette, en 1878, fit un nombre considérable de victimes. Mais furent plus sérieuses les conséquences de celle qui intervint en 1863, sur la branche de Rosette, non loin de sa prise. Toute la partie occidentale du Delta proprement dit fut balayée par le fleuve, et comme les canaux n'y ont pas des digues hau-

tes, un très grand nombre de personnes, faute de refuge, périrent submergées. La même chose pourrait arriver aujourd'hui s'il survenait une rupture, mais le dommage serait encore plus sérieux. Le pays est couvert de villas et de riches plantations, et les terrains bas sont tous, jusqu'aux bords même du lac Bourlos, assainis et habités. La perte en hommes serait en vérité épouvantable. Une rupture venant à se produire au moment d'une très forte crue en n'importe quel point de la digue orientale de la branche Rosette jusqu'à 100 kilomètres du Barrage, constituerait un désastre national.

La terreur qui règne à travers le pays tout entier pendant une très haute crue est extrêmement frappante. Les digues du Nil sont semées d'abris distants de 50 mètres l'un de l'autre. Chacun de ces abris a deux hommes qui veillent et des lampes y brûlent toute la nuit. A tous les points dangereux, il y a des bandes de 50 à 100 hommes spéciaux. Le Nil est couvert de vapeurs et de barques portant des sacs, des pieux, des pierres, tandis que ses digues sont à peu près tout le long protégées par des pieux supportant des tiges de cotonniers et de maïs et destinés à tenir l'onde à distance de la terre friable dont elle sont formées. A l'occasion d'un affaissement survenu dans la digue septentrionale de Mansourah, en 1887, j'ai été témoin d'une scène qui a dû autrefois être bien plus commune qu'aujourd'hui. La nouvelle que la digue avait cédé se fut bientôt répandue dans le village. Les villageois se précipitèrent alors vers les digues avec leurs enfants, leurs bestiaux et tout ce qu'ils possédaient. La confusion était indescriptible : une chaussée étroite couverte de buffles, d'enfants, de volailles et de meubles ! Les femmes s'étaient assemblées autour du santon local, et là, elles se battaient la poitrine, baisaient la pierre, proféraient des gémissements ! Et à chaque 5 ou 6 minutes, une troupe d'hommes traversant

la foule emportaient le premier objet sur lequel ils avaient pu mettre la main pour aveugler la voie d'eau. Cependant que pleins de fermeté et d'ardeur, les fellahs s'enfonçaient dans la brèche, se serraient et faisaient mur contre l'onde qui s'échappait, et à l'aide de portes et de fenêtres arrachées dans les habitations, et d'épis de maïs, réussissaient finalement à l'aveugler. Il n'était d'ailleurs juste que temps !

Voilà comment les fellahs avaient l'habitude de faire face à une rupture de digue. Mais voici maintenant les moyens que lui opposaient les anciens gouverneurs d'Egypte. Durant la crue de 1887, j'eus l'occasion de complimenter un agent préposé à la surveillance de la digue, et dont l'activité me paraissait hors de proportion avec son âge apparent. Il me déclara alors qu'il était relativement jeune encore, mais qu'ayant eu la charge, en 1878, de surveiller la digue de Mit Badr au moment où se produisit la grande rupture, il avait été condamné, en vertu d'ordres télégraphiques émanés d'Ismaïl pacha, à être jeté dans la brèche, lui ainsi que l'ingénieur. Le chef local lui accorda 12 heures de sursis, et pendant cet intervalle ses cheveux étaient devenus tout blancs. Il obtint ensuite son pardon... Tels étaient les ordres ineptes qui venaient glacer et abêtir les fonctionnaires !

Le Réservoir à haut niveau du Wady Rayan, devenu le moderne lac Mœris, aura un grand avantage déjà, celui de pouvoir abaisser de 30 centimètres une haute crue durant cinquante jours. Ceci causera au Nil un soulagement qui sera fort apprécié à travers toute la contrée depuis Beni-Souef jusqu'à la mer, de même que par Le Caire.

J'ai déjà dit plus haut qu'il faudrait réglementer la branche de Damiette et la traiter comme un canal. Toute l'énergie de la Basse-Egypte pourrait se concentrer alors sur la branche de Rosette qui est très considérable et se prête à un grand développement. Les ruptures fréquentes de la

branche de Damiette ont été, parmi d'autres causes, une cause sérieuse de l'envasement de son lit et de ses parois. La branche de Rosette n'a eu en réalité qu'une seule rupture en 50 ans !

L'argument de M. Eads est clair. Il affirme que les fleuves érodent par endroits leurs digues, non par l'action directe de l'eau, mais par les changements qui interviennent dans la vélocité du courant. Quant l'eau du fleuve est chargée de matières sédimentaires jusqu'à son entière saturation, elle ne peut en supporter davantage que si la force du courant s'élève. D'autre part, là où le chenal est à peu près uniforme, l'eau du fleuve ne peut guère éroder ni l'une ni l'autre de ses digues. Mais quand le chenal manque d'uniformité, la vase se précipite au fond des sections larges, et l'eau, affranchie d'une partie des matières tenues en suspension, est prête à éroder encore. C'est cette alternance de précipitation sédimentaire et d'érosion qui fait le mal. S'il faut traiter la branche de Rosette d'après la méthode de M. Eads, il sera nécessaire d'en fixer à 550 mètres la largeur au plan de surface. On pourrait amener le fleuve à cette largeur superficielle en construisant à peu de frais sur les bancs de sable de légers épis perméables. Les espaces compris entre ces épis pourraient être livrés à la culture, si bien que ce mode de traitement du fleuve indemniserait par sa nature même le Gouvernement, puisque ce dernier impose tous les terrains cultivés. Il en résulterait même un joli bénéfice à toute Société qui viendrait à entreprendre cet ouvrage, du jour où l'on se sera rendu bien compte du règlement concernant les plages du Nil. En tous cas, le Gouvernement est appelé à réussir toujours. Il taxe s'il ne vend pas. Un tel procédé, s'il était adopté, amènerait l'abaissement permanent de la crue.

En sus de ce qui précède, il y aurait lieu de compléter le système d'épis inauguré en 1884 et de reculer les digues.

ainsi que je le recommande à la page 293 de mon ouvrage sur *l'Irrigation égyptienne*. On pourrait très avantageusement reporter ces digues de 50 mètres en arrière. L'on a calculé que l'exécution de ce travail sur la branche de Rosette envisagée comme constituant le Nil futur, coûterait £ 600,000 ; tandis que les travaux sur la branche de Damiette, réduite à l'état de grand canal, s'élèveraient à £ 300,000. Dans ces conditions, le Delta tout entier entraînerait une dépense de £ 900,000 en épis et digues, tandis que les travaux d'endiguement offriraient d'eux-mêmes un dédommagement, indépendamment de la grande amélioration qu'ils apporteraient au chenal et de l'abaissement du niveau de la crue.

Il y a, dans la Haute-Egypte, 50,000 acres de plages sablonneuses capables d'être, au moyen de la méthode d'endiguement de M. Eads, amendées et élevées à la valeur de £ 40 par acre. L'amendement de ces plages devrait être entrepris par le Gouvernement qui en serait dédommagé par les espaces conquis. Les frais de la construction des épis et du recul des digues seraient grandement réduits dans la Haute-Egypte où le fleuve est, sur de longs parcours, en contact avec le désert, et où la pierre est bon marché. Une somme égale à celle qu'il faut pour la Basse-Egypte suffirait amplement à endiguer le Nil à partir du Caire.

Les travaux de la Haute-Egypte ne présentent pas le même caractère d'urgence que ceux de la Basse-Egypte dont l'exécution ne devrait pas, sur la branche de Rosette, être ajournée d'une seule année. Si la valeur des terrains du Delta est égale à 20 fois leur rendement annuel, c'est grâce au fait qu'il n'y a eu depuis 1878 aucune rupture de digue, et que l'irrigation non moins que le drainage y sont, d'autre part, dans d'excellentes conditions. A quel degré le pays serait exposé dans l'éventualité d'une forte crue, ceci n'est connu que de ceux-là seuls qui sont responsables

du maintien des digues du fleuve. La non intervention d'une seule crue haute durant une période de neuf années, a plongé l'Egypte dans une sécurité somnolente d'où elle pourrait avoir à sortir par un terrible réveil.

Le procédé d'endiguement au moyen d'épis n'est pas nouveau en Egypte. La région du fleuve comprise entre Assouan et Halfa est contenue par des épis gigantesques de pierres sur les deux rives. Ces travaux contiennent le fleuve pendant l'été et aident à la navigation. Ils furent probablement élevés par le grand Ramsès depuis 3.000 ans, en ce que quelques-uns des plus massifs d'entre eux ont évidemment été construits dans le but de reporter le fleuve, suivant un plan courbe, de son lit naturel vers le côté opposé pour y former un bassin d'eau profonde aux pieds du temple de Jerf Husain, construit par Ramsès. Ces épis ont été construits avec beaucoup de soins et d'habileté et remontent peut-être jusqu'à la XIIe dynastie.

Il est humiliant d'en faire l'aveu, mais depuis l'an 2000 avant Jésus-Christ jusqu'à l'invasion arabe survenue en l'an 640 de notre ère, tandis que le lac Mœris accomplissait sa tâche et que le Nil était contenu par des travaux d'endignement tels que ceux que nous rencontrons en Nubie, l'Egypte était mieux protégée contre l'inondation et le fleuve mieux contenu qu'ils ne le sont aujourd'hui.

Et cependant nous avons bien des avantages aujourd'hui que ne connut aucun Pharaon. Par le moyen du télégraphe, nous sommes avertis, 15 grands jours avant qu'elle n'ait atteint le Delta, de l'arrivée d'une crue. Le Nilomètre de Khartoum nous met en mesure de prévoir qu'elle en sera la hauteur. La météorologie nous aide encore davantage. Dans une étude que je lus à l'Exposition internationale de Chicago, j'exposai que les années d'abondante chute pluvieuse dans l'Inde correspondaient en Egypte à des années de haute crue, tandis que les années de faible précipitation

là-bas, étaient ici des années de basse crue. Sir John Eliot, le directeur général du Service Météorologique de l'Inde, rectifia cette assertion trop absolue. Il affirma que si elle ne s'appliquait point à la mousson du Bengale, elle s'appliquait du moins à celle de Bombay, de façon que les années de forte chute pluvieuse à Gujerat et Bombay correspondraient à des années de forte crue ici et *vice versâ*. Comme la pluie tombe à Bombay un mois avant que la crue du Nil n'ait atteint Le Caire, nous serons ainsi, en supposant toujours que le télégraphe nous renseigne, avertis au Caire d'une haute crue un mois avant qu'elle ne nous arrive. Mais j'espère arriver à mieux que cela. J'espère pouvoir établir que les années d'insuffisantes pluies dans le Levant et la Mésopotamie, et de faibles khamsins en Egypte, suivis d'un temps sec vers le milieu de juin dans la vallée du Nil, augurent d'une crue basse ; quand au contraire, une grande précipitation pluvieuse dans la Mésopotamie et au Levant, accompagnée en Egypte de khamsins violents, et suivie dans la vallée du Nil d'un temps humide vers le milieu de juin, augure d'une crue haute. Nous avons les bulletins météorologiques de Beyrouth, Bagdad, Karachi, Bombay, Aden, Adis Ababa, Khartoum, Le Caire, et d'une multitude de stations intermédiaires. C'est ainsi que nous sommes à même de prévoir non seulement 10 à 30 jours à l'avance une forte crue du Nil, mais jusqu'à 60 jours, et que nous nous trouvons, de ce fait, en bien meilleure situation qu'autrefois de faire face aux dangers d'une inondation,

Le projet complet pour l'irrigation pérenne et la protection contre les inondations comporte les travaux suivants :

Surélévation du Barrage d'Assouan (2 ans)......	£	500,000
Réservoir de Wady Rayan ou lac Mœris (4 ans).	»	2,600,000
Travaux de protection dans la Basse-Egypte (5 ans)	»	900,000
» » Haute-Egypte (10 ans)	»	900,000
TOTAL...	£	4,900,000

A ces chiffres il y a lieu d'ajouter l'évaluation approximative des travaux sur le Haut-Nil.

Régulateur pour le lac Victoria Nyanza (4 ans)..	£	400,000
» » Albert Nyanza (4 ans)....	»	400,000
(A ce sujet il convient de rappeler que le chemin de fer de l'Ouganda est maintenant en exploitation et pourrait servir pour le transport des matériaux.)		
Dragage et travaux de rectification du fleuve dans la région des sadds. 25 ans à £ 100,000.......	»	2,500,000
(2 ou 3 ans de travail assidu avec 2 ou 3 dragues et 300 à 400 forçats suffiront à déterminer la nature des opérations à faire.)		
Total...	£	3,300,000

La dépense totale s'élève à £ 8,200,000, répartie sur une période de 25 ans.

On pourrait ainsi résumer les grands avantages que présenterait l'exécution de tous ces travaux entrepris simultanément.

L'augmentation de la décharge du Réservoir d'Assouan se fera sentir en Egypte au bout de deux ans. Cinq ans plus tard les eaux du Wady Rayan viendront s'ajouter à celles du Réservoir d'Assouan et il sera possible d'élever la récolte annuelle de coton de 6 millions à 10 millions de cantars. Il sera également possible de donner leur plus grand développement aux ressources agricoles du Soudan ; et, à l'aide de la force de 25,000 chevaux-vapeur au minimum que peut fournir la 6me cataracte près de Khartoum, d'utiliser pour la consommation même du Soudan, les eaux susceptibles d'être retenues à cette cataracte, augmentées de toute la fourniture du lac Tana en tant que celui-ci soit, du moins, pourvu d'un tunnel d'émission.

Tandis que toute cette vie et que toute cette activité se déploieront en Egypte et dans le Soudan, les effets des régulateurs établis sûr les lacs équatoriaux, comme la mise en état du Nil Blanc dans la région des sadds, iront s'affirmant de jour en jour ; et, si les travaux sont exécutés avec continuité et énergie, il deviendra possible avant que 20 ou 30 ans soient écoulés, que la fourniture additionnelle des eaux supérieures du Nil Blanc, se présente sous un volume si ample, que l'on pourra se dispenser du Réservoir de Wady Rayan comme réservoir.

A ce moment-là, il sera devenu avec son canal le véritable déversoir de l'Egypte tout comme l'ancien lac Mœris, et offrira ainsi à la contrée une garantie absolue contre les dangers d'une haute crue.

L'Egypte jouira alors, dans l'acceptation la plus large du mot, de l'irrigation pérenne et d'une protection effective contre les inondations.

J'achève cette conférence sur l'irrigation pérenne et les travaux de défense contre l'inondation en Egypte, en faisant observer que j'ai à dessein, pour éviter toute confusion, dérobé à votre vue, des considérations d'ordre plutôt secondaire en comparaison des fins souveraines que nous avons envisagées, et auxquelles j'ai essayé de faire face de la manière la plus rigoureuse. Si les sujets de moindre importance ont été relégués à l'arrière-plan, ce n'est ni qu'ils aient été négligés ou oubliés, ni qu'ils ne soient pas dignes de considération. Je n'ai pas voulu, tout simplement, troubler votre perspective. Je ne me suis arrêté à aucune critique concernant l'alignement du barrage ou le niveau des ouvertures inférieures. Ce sont là des points menus auprès de la solidité de l'ouvrage ou des facultés qu'il offre à être surélevé. Pareillement, je n'ai point voulu faire allusion au fait qu'avec le temps les eaux du lac pourraient devenir salées ou suinter dans le Fayoum au travers de la

pierre calcaire. Quand l'ancien lac Mœris ou le Fayoum actuel était rempli d'eau et de 63 mètres plus haut que le Wady Rayan, demeurant en cet état pendant des milliers d'années, on n'entendit jamais dire que ses eaux s'étaient salées ou qu'elles se fussent échappées dans le Wady. Le Wady, était tout aussi grand qu'aujourd'hui et l'eau de la grande mer intérieure demeura toujours douce. S'il y avait eu aucune infiltration sérieuse de l'ancien Lac Mœris dans le Wady Rayan, il en serait résulté une nappe considérable qui n'aurait pu manquer d'être mentionnée par les nombreux voyageurs et écrivains qui visitèrent et décrivirent le Lac Mœris. Nulle part il n'en est fait mention. Ces questions furent au reste complètement débattues et éclaircies dans une séance de cette société tenue en mars 1888, au cours de laquelle le colonel Ross soutint la théorie d'après laquelle le lac ne pouvait point devenir salé. Cette thèse fut confirmée par le Dr Schweinfurth, dans une communication intéressante faite au Gouvernement Egyptien et qui fut imprimée pour servir d'appendice au Rapport de 1894. Quand à la question des suintements qui viendraient à se produire dans la dépression de Garak — dépression située à 40 mètres plus haut que le lac El-Qouroun du Fayoum, presque oblitérée par suite des transsudations dans le sable résultant de l'effet de ses propres canaux à haut niveau qui traversent des hauteurs sablonneuses et l'une des régions les plus désolées de l'Egypte -- ce serait en vérité une faveur divine de la voir bénéficier du tribut de ces suintements et de voir le Gouvernement s'emparer de la chose, pomper cette eau, enrichir le canal Nezelet et l'utiliser pour l'irrigation de quelques dizaines de milliers d'acres parmi les terres du désert bordant le Fayoum à l'ouest, et qui n'attendent que de l'eau pour arriver à valoir dans les vingt livres sterling l'acre. Malheureusement pour ces terres, il n'en sera rien. Si de l'ancien lac Mœris situé à un ni-

veau de 63 mètres au-dessus de Wady Rayan il ne s'échap pait aucune infiltration dans le Wady, il n'est pas vraisem blable que du réservoir de Wady Rayan situé à 27 ou 2[illegible] mètres plus haut que Wady Garak, puissent se produire des infiltrations dans cette partie de la surface anciennement couverte par le lac.

La chose principale à laquelle doit se vouer maintenant toute notre attention est d'utiliser intégralement dans les douze mois de l'année, le premier milliard de mètres cubes d'eau emmagasinés dans le Réservoir d'Assouan, et de répondre à la demande pressante, venant de tous les points du pays, d'une plus grande quantité d'eau. Si le Gouvernement avait à sa disposition aujourd'hui les trois milliards de mètres cubes d'eau qui sont encore nécessaires, il en serait disposé en un laps de temps incroyablement court. La surface cultivée annuellement en coton, en Egypte, pourrait s élever, si toutefois il y avait assez d'eau disponible en été, à 2 millions et 1/2 d'acres. Cette surface donnerait dix millions de cantars de coton égrené chaque année, contre une production de 6 millions de cantars à l'heure présente. Tout acre de terrain amendé dans la Basse-Egypte se prête d'une manière particulière à la culture du coton. Ceci étant, et le prix de l'eau étant si élevé d'une part, et d'autre part son emmagasinement si facile, je ne vois pas de raison pour ne pas entreprendre tout de suite les travaux destinés à assurer celui-ci. Du temps où je ne voyais pas, dans les conditions où il se présentait autrefois, le moyen d'utiliser le Wady Rayan, nul n'insista avec plus de force que moi sur la nécessité, pour le pays, de dériver l'eau qui lui était nécessaire des grands lac équatoriaux au cas où l'on ne pût la prendre ailleurs. Maintenant que, cependant, j'ai découvert la possibilité d'utiliser ce lac en le faisant travaille conjointement avec le Réservoir d'Assouan, je sens qu tout homme auquel importe ici l'accroissement du prix d

sa terre, devrait pousser et encourager le Gouvernement à entreprendre l'un et l'autre de ces travaux, savoir : la surélévation du Barrage et la construction du Lac.

Si clairement que j'aperçusse, du temps où j'étais directeur général des Réservoirs et membre du Service des Irrigations, les avantages qui résulteraient pour le pays d'une provision d'eau suffisante pour l'irrigation pérenne, je les vois maintenant que je suis directeur gérant d'une Société agricole et d'irrigation, avec cent fois plus de clarté. Je n'observe pas seulement une hausse dans les impôts de £ 1 à £ 1 1/2 par acre, mais une augmentation du revenu dans la mesure de £ 3 à £ 6 par acre. Ceci quant à la Haute-Egypte. Pour la Basse-Egypte, la valeur de la méthode d'assainissement introduite par M. Lang Anderson et consistant en des bassins superficiels et des drains distants de 50 mètres l'un de l'autre dans lesquels l'eau, chargée de ses sels s'infiltre à travers le sol, a révolutionné les modes d'assainissement en usage et a élevé l'irrigation pérenne à une position que jamais elle n'avait occupée dans le passé. Il n'est aussi pas de terrain dans le Delta, si salé qu'il soit, qui ne soit appelé à céder devant ce système de drainage, à condition qu'il puisse bénéficier, dans une mesure modérée, de l'irrigation pérenne.

Le Service des Irrigations met à profit ce fait pour faire des drains plus efficaces qu'on n'en aurait jamais pu faire avec l'ancien système plutôt ruineux du lavage. A cette grande œuvre de l'amendement des terres l'irrigation pérenne est absolument nécessaire. Sous quelque angle que l'on considère la situation, notre devoir d'emmagasiner de l'eau apparaîtra comme tout aussi impérieux aujourd'hui que l'était, pour le Pharaon de Joseph, celui d'emmagasiner des grains. Il n'est pas pour ce pays de tâche qui égale celle-ci en grandeur, sinon celle corrélative de protéger la Basse-Egypte contre l'inondation — et ce n'est guère pour

moi une maigre satisfaction que le fait d'avoir, après quatre années de travail sur le terrain et deux années de travail dans le bureau, suivies de huit années d'efforts opiniâtres pour résoudre la question, eu l'insigne prérogative de vous présenter un projet dont la réalisation est non moins assurée que le bénéfice qui doit en découler, et au sujet de quoi, j'ose affirmer en toute confiance, que le monde ne possède point aujourd'hui de projet sur lequel se fonde plus d'espérance.

Il y a quatre mille ans, l'Egypte eut à choisir sa voie ; elle la trouva en adoptant un système d'approvisionnement d'eau et de répression de crue approprié à l'irrigation de bassin et dont elle bénéficia durant des milliers d'années. Aujourd'hui l'Egypte se retrouve dans une situation analogue et elle a à choisir sa voie : puisse-t-elle la trouver en adoptant un système d'approvisionnement et de répression approprié à l'irrigation pérenne et capable, ainsi que l'autre, de lui être utile pendant des milliers d'années à venir.

SIR WILLIAM WILLCOCKS

Ancien directeur-général des Réservoirs

(Traduit de l'anglais par M. KÉMEID).

BOSNIE-HERZÉGOVINE (1)

Mesdames et Messieurs. — Le sujet dont j'ai à vous entretenir ce soir n'est pas très familier assurément à la plupart d'entre vous, et j'aurai du moins l'avantage de la nouveauté en essayant de vous parler des Prairies de Bosnie-Herzégovine ; il m'en restera d'autre part moins d'excuse si je ne réussis pas à vous intéresser et, comme malgré tous mes efforts, je crains beaucoup de n'y point parvenir, je sollicite d'avance toute votre indulgence.

Les Provinces de Bosnie-Herzégovine forment, comme vous savez, du moins nominalement, partie de la Turquie d'Europe dont elles sont la région la plus occidentale : au nord-ouest elle touchent à la Croatie, au nord-est à la Hongrie méridionale, et la rivière Save leur forment de ce côté une limite naturelle : une partie de leur frontière est constituée par la Serbie, le reste par le territoire turc connu sous le nom de Sandjak de Novibazar qui est lui-même adjacent à la vieille Serbie et à cette Macédoine dont nous entendons si souvent parler à l'heure actuelle. Au sud-est le pays limitrophe est le Monténégro, au sud c'est la Dalmatie, enfin à l'ouest cette même province de Dalmatie, dépendance de la couronne autrichienne, qui s'étend comme une bande étroite le long de la mer Adriatique, achève en les séparant de la côte, la ceinture de nos provinces, dont la Bosnie, la plus septentrionale et la plus importante a pour capitale Sarajevo, tandis que la principale ville de l'Herzégovine est Mastar. Les deux provinces ont une superficie de 51.110 kilomètres carrés et une population d'environ 1.500.000 habitants qui se subdivisent par parties à peu près

(1) Conférence faite à Glasgow.

égales en Musulmans, Catholiques, Orthodoxes, et Catholiques romains, les orthodoxes étant cependant un peu plus nombreux que chacune des deux autres fractions religieuses.

Après la géographie, il nous faut maintenant faire un peu d'histoire, mais ce sera, rassurez-vous, de l'histoire abrégée.

Dans l'antiquité les Grecs établirent quelques colonies surtout l'Herzégovine ; plus tard cette province ainsi que la Bosnie furent conquises par les Romains et formèrent une subdivision d'un Gouvernement et les fouilles qu'on a faites récemment ont permis de reconnaître que sous les Empereurs une grande activité militaire a été déployée dans la région. Au Moyen-Age la Bosnie eut ses chevaliers, ses donjons et ses châteaux, elle eut même ses rois, tantôt formant un royaume indépendant, tantôt unie à la Croatie et à la Slavonie, ses voisines et ses sœurs. Mais un ennemi puissant s'approchait contre lequel ni la force de ses murailles, ni la valeur de ses preux ne purent la défendre : Constantinople avait été prise par les Mahométans en 1453, et depuis cette époque la puissance ottomane ne cessant de s'étendre vers l'ouest, vers le milieu du XVIe siècle les Musulmans firent irruption en Bosnie et en Herzégovine et subjuguèrent tout le pays. Les seigneurs indigènes, qui eurent peut-être en la circonstance un sens pratique très aiguisé mais ne témoignèrent en tout cas que d'une foi chrétienne assez tiède et d'un esprit chevaleresque extrêmement atténué, voyant que les Turcs étaient les maîtres et que leur domination paraissait solidement assise, ces seigneurs indigènes, dis-je, malgré leurs fières devises, leurs bannières et leur traditions, n'eurent rien de plus pressé, pour conserver leurs terres et leur argent, que de se faire musulmans, et ils le sont restés ; c'est pourquoi à l'heure actuelle on n'a encore dans les provinces qu'une population Slave de même origine, et où les Turcs ou Osmanlis sont

très rares ; les religions seules diffèrent, mais cette différence a suffi pour amener les désordres les plus graves et les conflits les plus persistants. Ces seigneurs ou agas devenus Musulmans ont en effet bien vite adopté les coutumes et les manières de voir de ceux qui les avaient conquis ; et l'abîme se creusa de plus en plus entre eux et leurs vassaux qui etaient demeurés chrétiens. Le khmet ou paysan devint une sorte d'esclave sans droit, sans asile, soumis à tous les caprices et à toutes les violences du maitre, plus infortuné mille fois que le serf de la féodalité. La misère des chrétiens s'accrut encore des divisions qui régnaient entre eux, les uns ayant autrefois adopté la religion orthodoxe, les autres étant demeurés fidèles à Rome. Pendant trois siècles ces malheureux eurent à souffrir toutes les tyrannies, et ils étaient réduits à un état tel qu'ils ne songeaient même pas à se défendre Le XIXe siècle qui ébranla si fortement la solidarité de la puissance ottomane, qui affranchit la Grèce, et qui commença de former quelques sentiments de justice et de so idarité entre les peuples, vit naître pour la première fois un peu de courage et d'espoir parmi les populations chrétiennes de la Turquie. Celles de la Bosnie et de l'Herzégovine furent parmi les premières à relever la tête, elles protestèrent contre la tyrannie qui les écrasait, elles réclamèrent certains droits, certaines libertés : mais le despotisme était toujours le plus fort ; les réclamations furent noyées dans le sang. Les chrétiens, quand ils le purent, usèrent à leur tour de représailles, et l'on vit alors dans ces provinces, peut-être avec plus d'horreur encore, les massacres, les atrocités que nous retrouvons aujourd'hui dans les malheureux vilayets de Macédoine. L'Europe s'émut de cet état de choses, l'Europe, vous avez pu en juger, s'émeut assez facilement, mais c'est une personne déjà mûre qui sait raisonner ses émotions, et elle met une sage lenteur à tendre aux infortunes qui la touchent le remède qu'elle leur croit

bon. Heureusement le Congrès de Berlin fournit une occasion de mettre un terme à une situation qui devenait intolérable ; pour une fois les intérêts de la politique furent d'accord avec ceux d'une population opprimée,et on confia à l'Autriche-Hongrie qui le sollicitait, le mandat d'administrer les provinces de Bosnie et d'Herzégovine. Donc en 1878 les troupes Austro-Hongroises franchient la Save qui sépare la Bosnie de la Hongrie, et se mirent en devoir d'occuper le pays : le Sultan n'ayant point fait d'opposition à la décision des puissances, ayant rappelé ses soldats, on croyait qu'il ne s'agirait que d'une simple marche militaire. Mais on était bien loin de compte : le fanatisme qui ne meurt jamais chez les populations musulmanes, suscita une résistance qu'on n'avait pas attendue : il surgit de toutes parts des corps de bashibouzouks, ou troupes irrégulières, qui surent mettre à profit leurs connaissances de la contrée, et les difficultés qu'elle offrait à une armée organisée : pour un moment les Autrichiens se virent en grand danger, mais des renforts arrivèrent,les insurgés durent céder au nombre et les fonctionnaires autrichiens s'installèrent à Sarajevo et bientôt dans tout le pays. Il y eut encore des expéditions militaires de divers côtés dans le but de réprimer quelques essais de rébellion qui durèrent jusqu'en 1882. Ce fut la fin de la résistance : à partir de cette époque l'administration nouvelle, solidement établie, put travailler à porter remède aux maux dont souffraient depuis si longtemps les malheureux habitants.

Avant tout il importait de rétablir l'ordre et c'est à cette tâche que furent consacrés les premiers efforts du Gouvernement. Il est agréable qu'il y ait réussi au-delà de toute espérance : grâce à une attitude très énergique, à une police peut-être tracassière mais active et vigilante, grâce surtout à une gendarmerie nombreuse, bien recrutée et bien commandée, la nouvelle administration est arrivée en

peu d'années à faire d'un pays,où les meurtres,les rapts,les attaques à main armée étaient des incidents journaliers, le lieu le plus sûr, le plus tranquille, qu'on puisse trouver en Europe : à toute heure du jour et de la nuit on peut circuler à travers les villes et les campagnes de la Bosnie et de l'Herzégovine dans la sécurité la plus absolue, et nos cités occidentales ont en vérité sous ce rapport beaucoup à leur envier. Ce n'est pas, bien loin de là, tout ce qu'ont réalisé dans les nouveaux territoires les hommes éminents auxquels l'Empereur François Joseph en a confié l'administration, mais, comme nous ne faisons pas ici un cours d'économie politique, je me contente de vous signaler ce résultat remarquable qui, pour le voyageur présente le plus d'intérêt, et s'il était quelqu'un parmi les auditeurs qui fût originaire de l'Autriche ou de la Hongrie, je serais heureux qu'il m'entendit exprimer ici mon admiration pour l'œuvre morale et matérielle accomplie depuis vingt-cinq ans dans les provinces occupées par le Gouvernement de la Monarchie.

Nous savons maintenant quelle est à peu près la situation géographique de la Bosnie et de l'Herzégovine ; nous avons passé rapidement en vue l'histoire de ce qu'elles ont été, il nous reste à essayer de voir ce qu'elles sont aujourd'hui, et le meilleur moyen si vous m'en croyez, ce sera d'y faire ensemble une brève et rapide excursion. Mettons-nous donc en route sans tarder : que la locomotive la plus rapide nous porte tout d'une traite jusqu'au rivage de la Manche ; et là, si vous le voulez bien, pour éviter les incertitudes et les inconvénients d'une traversée, imaginons que le fameux tunnel sous-marin qu'on nous promet toujours et qui doit être le signe tangible de l'entente cordiale est déjà tout préparé pour nous. Nous le franchissons, nous passons sans nous arrêter à travers Paris, à travers la Suisse, le Tyrol, si majestueux et si riant à la fois, et nous gagnons enfin sans effort et sans fatigue Vienne et Budapest. La

capitale de la Hongrie ne nous retient pas davantage et nous nous hâtons de monter dans les wagons les plus sales et les plus misérables qu'on puisse imaginer : comme nous sommes en route depuis longtemps déjà, nous pensons pouvoir nous reposer un peu et renouveler nos forces avant d'atteindre le but tout proche maintenant de cette course vertigineuse: nos illusions seront bien vite dissipées. Toutes les heures environ une figure différente vêtue de l'uniforme peu luxueux d'ailleurs des chemins de fer royaux se présentera devant nous et nous priera poliment mais inflexiblement de lui montrer notre billet : nous aurons beau protester, expliquer que nous nous sommes déjà soumis une demi-douzaine de fois à cette opération, qu'il fait nuit et que la nuit est faite pour le sommeil, la figure n'en sera guère touchée, car elle n'entend ou ne paraît entendre que le Hongrois. Enfin, au milieu de nos perplexités et de nos colères, le temps a marché. Nous sommes arrivés au Danube que nous avons traversé sans difficulté au moyen d'un bac porte-train fort ingénieusement construit. La nuit est maintenant au milieu de son cours : bientôt nous entendons le train franchir le pont d'une rivière ; des jets brillants de lumière électrique surprennent nos regards accoutumés à l'obscurité ; un bâtiment moderne de style oriental et assez magnifique se dresse devant nous ; nous venons d'entrer en Bosnie, c'est la gare de Bosna-Brod. L'inspecteur chargé de recueillir les billets nous montre que aussitôt nous sommes en pays musulman car il porte le fez. Comme nous sommes en hiver et que le froid est vif, nous nous hâtons d'entrer à l'intérieur du bâtiment ; dans la salle d'attente, un spectacle pittoresque frappe nos regards : une vingtaine de paysans serbes vêtus d'habits de grosse laine brune, la tête ceinte de turbans blancs ou rouges sont allongés sur le sol enroulés dans des couvertures de poil de chèvre, tandis qu'un certain nombre de femmes en jupes

blanches, en casaques foncées sont accroupies dans les encoignures. Nous sentons bien que nous ne sommes plus en Europe ; on n'y voit plus de ces poses singulières ni de ces costumes traditionnels : c'est bien l'Orient qui s'ouvre devant nous, mélangé, il est vrai, ayant perdu quelque peu de sa pureté première, mais tout plein encore de couleur, de variété, et d'imprévu. Au buffet spacieux et confortable où nous nous réchauffons d'une tasse de thé servi à la russe avec du rhum et du citron, les officiers austro-hongrois sont nombreux, et leur cols hauts et de teintes différentes selon les régiments auxquels ils appartiennent, tranchent sur leurs dolmans sombres et de forme très simple. Ce sont en quelque sorte les maitres du pays, puisque l'autorité des administrateurs repose en somme sur la force de la garnison et que le chef du Gouvernement des Provinces est lui-même un militaire. Ils causent et s'entretiennent ensemble comme chez eux : mais quels que puissent être leurs défauts, s'ils en ont, ils ne témoignent assurément ni arrogance, ni mauvais vouloir vis-à-vis des étrangers et ils portent déjà sur eux ce caractère sympathique et bon enfant que nous rencontrerons à peu près partout pendant le cours de notre excursion. Mais une cloche sonne à nos oreilles : l'inspecteur coiffé d'un fez fait une longue énumération de noms harmonieux et bizarres parmi lesquels celui de Sarajevo frappe nos oreilles. Il faut se hâter. Le train auquel nous arrivons paraît avoir été préparé pour de grandes poupées : il est à voie étroite, la locomotive en est toute mince et presque frêle, les portières et les roues sont minuscules, mais, une fois dans le compartiment, on s'y trouve à la perfection : tout y est propre et élégant, des lits sont préparés, et, si ce n'était un léger roulis qui pourrait rappeler à certaines personnes délicates le passage de Douvres à Calais, et aussi un départ quelquefois un peu brusque, qui peut avoir quelque rudesse quand on s'apprête

à se laisser aller à un sommeil doux et réparateur, on n'aurait en vérité pas le moindre reproche à faire aux chemins de fer de Bosnie-Herzégovine. Il était une heure du matin au départ de Brod et l'on doit être à Sarajevo vers neuf heures. Dans la nuit noire et obscure nous ne voyons au loin qu'une nappe uniforme de neige : de temps en temps la masse d'une hauteur se détache sur le reste ou la lueur de quelques rares étoiles fait scintiller légèrement les eaux de la rivière Bosna que nous longeons. Les premières clartés du matin paraissent enfin : nous entendons appeler « Zoenica » et nous distinguons une petite ville d'aspect plaisant d'aspect coquet. Le grand bâtiment propre et bien tenu qui se dresse non loin de la station est la prison centrale des Provinces. Le voyage se poursuit dans une vallée étroite avec de chaque côté des montagnes assez hautes. Ces sortes de murailles s'abaissent bientôt peu à peu et s'éloignent l'une de l'autre : la vallée s'élargit, encore un moment et nous nous trouvons dans une plaine assez vaste en comparaison de ce que nous avons vu jusqu'ici : les montagnes ne sont plus qu'un cadre lointain et bornent l'horizon sans paraître le rétrécir. Bien que nous ne voyons que fort peu de maisons et que rien ne semble indiquer une grande ville, un sifflet retentit, le train s'arrête, les portières sont ouvertes, un grand mouvement se produit. Nous sommes rendus : nous pouvons respirer : nous allons cesser de rouler et de nous croire devant un cinématographe. Vous entendez les cris des agents de la gare : Sarajevo ! Sarajevo ! nous allons donc te voir enfin, ô palais, perle de la Bosna, ô toi, la ville aux cent mosquées comme Thèbes avait cent portes, antique et gracieuse Bosna-Seraî.

La gare est située à environ une demi-heure de la ville : on franchit la distance soit en voiture, soit à l'aide d'un tramway électrique qui fonctionne déjà depuis une dizaine d'années, et qui montre dès l'arrivée que le progrès a droit de

cité dans la capitale du pays. La première partie du trajet s'accomplit sans intérêt spécial : si ce n'est qu'on longe le camp retranché où se trouve cantonnée la garnison ; les montagnes qui s'étaient un moment élargies se rapprochent assez rapidement, la plaine se rétrécit, un certain nombre de maisons modernes et sans originalité se dressent de différents côtés. Enfin nous débouchons d'une rue fort peu curieuse et nous arrivons sur le quai de la Miljacka, petite rivière qui traverse la ville ; nous avons alors devant les yeux un des panoramas les plus pittoresques, les plus jolis, les plus agréables qui soient au monde. Les montagnes en se rapprochant se sont élevées, et, leur courbe continuant de s'infléchir, elles forment à l'est un majestueux demi-cercle qui parait complet, et du point où nous sommes semble enfermer la ville et lui barrer toute issue de ce côté. Sur le flanc de toutes les hauteurs une quantité innombrable de petites maisons turques, toutes blanches avec leurs toits plats, est gracieusement disséminée, et au milieu de cette harmonie légère de proportions et de formes, les colonnes blanches et pointues des minarets qui se dressent de ci de là vers le ciel bleu jettent comme une note vive, perçante et un peu grêle. Dans la partie basse de la ville dont nous nous approchons, la rivière coule sur un lit bien propre, peu profond, elle est aujourd'hui claire comme du cristal et les petites cascades qu'elle forme à chaque instant tombent avec un bruit argentin ; de tous côtés des monuments s'élèvent, et ceux du culte y prennent la plus grande place : Ici c'est l'Église protestante, un peu plus loin la Synagogue, toute blanche avec un toit métallique, étincelant comme de l'argent ; là-bas c'est la grande mosquée et à quelques pas d'elle la cathédrale catholique ; enfin, plus haute que toutes mais sans grande majesté, la grande cathédrale orthodoxe. Ainsi au premier abord on est frappé de la multitude des religions et on s'imagine vite qu'il n'est pas trop aisé de faire

s'accorder entre elles tant de croyances et de mœurs si divisées. Mais la brume légère qui formait comme un rideau vers l'orient nous dérobait le décor le plus beau : à mesure que nous approchons et qu'elle se dissipe, nous distinguons vers le fond du demi-cercle de hauteurs, comme une avancée abrupte de la montagne, et tout en haut de cette espèce de promontoire s'élèvent le vieux bastion, le château-fort et le camp retranché du temps turc avec ses vieilles murailles encore debout et au milieu un autre petit massif de maisons blanches et de mosquées. Au bas la rivière passe, et nous pouvons maintenant distinguer la gorge étroite par où elle entre dans la ville et le long de laquelle court une route construite à grand peine et qui conduit vers la frontière turque.

Tel est l'ensemble du tableau qu'en arrivant à Sarajevo nous trouvons devant nos yeux ; aujourd'hui la neige couvre tout et la ville entière semble toute blanche, mais d'un blanc qui resplendit sous le clair soleil et le ciel tout bleu : dans six mois l'azur du ciel sera aussi pur, la clarté du soleil encore plus vive, mais des pelouses de verdure garniront le penchant des hauteurs, de tous côtés surgiront des bouquets d'arbres, les lilas embaumeront l'air, et sur la cime élevée du Trebevic, la plus haute des montagnes environnantes, on pourra distinguer la teinte foncée des sapins. Ainsi en l'une ou l'autre saison le spectacle qui s'offre à lui peut enchanter le touriste et dans ce cadre si brillant et si pittoresque se meut la foule la plus diverse, la plus hétérogène, la plus bigarrée qui se puisse rencontrer. Nous avons déjà vu à Bosna-Brod les Serbes et leurs compagnes ; nous les voyons aujourd'hui plus parés pour venir à la ville, avec l'étoffe brodée de leurs chemises retombant élégamment sur leurs casaques, et leurs larges manches blanches s'agitant comme des ailes quand ils marchent ; de leur côté les femmes ont garni leur front de tiares en métal doré

et de larges pendants dorés complètent leur parure. Les uns marchent avec précaution, prenant soin de leurs beaux habits, ils sont à la promenade, et c'est pour eux un jour de réjouissance ; d'autres, mis plus simplement, poussent devant eux leurs petits chevaux de charge, qui portent vaillamment sur leurs épaules le bois et les autres provisions, car les routes de montagnes ne sont pas faites pour les chariots et c'est le cheval qui doit servir ici d'agent de transport. Mais voici venir de ce côté un homme coiffe du fez, enveloppé dans une houppelande fourrée, sous laquelle nous distinguons une sorte de brassière galonnée et une ceinture de soie : c'est un Turc et il parait venir tout droit d'un des contes des Mille et une nuits ; rien n'est changé, ni le costume, ni la physionomie, ni les gestes. Mais quel est derrière lui cet espèce de scaphandre, marchant à pas lourds, enveloppé dans un manteau sans forme, à capuchon rabattu sur le visage que couvre encore un voile noir très épais. C'est l'aimable moitié de ce digne Musulman, elle est peut-être belle comme une rose et radieuse comme une étoile, elle s'appelle peut-être Fatmé ou Zulevka mais elle nous fait, telle quelle est, l'effet d'un croquemitaine, et c'est ce que veut la loi de Mahomet qui est encore observée aussi strictement qu'aux premiers jours dans les Provinces occupées ; seules les jeunes filles s'y promènent le visage découvert, et encore leur tête est entourée d'un châle qu'elles maintiennent sous le menton et qu'elles s'empressent de ramener sur leur visage dès qu'elles soupçonnent qu'on a les yeux sur elles. Quant aux femmes mariées, jamais elles ne paraissent dans un lieu public sans être revêtues de cet horrible accoutrement et sans porter ce voile épais sur la figure, et encore plusieurs prennent-elles la précaution accessoire de maintenir toujours entre elles et les passants leur parapluie ouvert ou leur ombrelle, selon la saison. En dehors des Serbes et des Tucs on voit passer sans cesse des militaires de tous

grades et de toutes armes, les officiers d'état-major en dolman gros vert et à col de velours, les généraux en tunique bleu de ciel, et aussi de simples civils en paletot, en veston, en chapeau melon ou en chapeau mou comme vous et moi, et il faut avouer qu'auprès des autres ils font un effet assez piteux. Enfin il y a les hamals ou porteurs commissionnaires qui sont en général habillés de haillons de toutes couleurs et de tous draps et qui savent se draper dans ces haillons comme don César de Bazan lui-même : on n'a pas l'idée dans nos pays du Nord, d'attitudes de cette sorte : chez nous le haillon est sale, repoussant, hideux : là-bas il a de la noblesse, de l'ampleur, de la majesté, et à voir ces hommes robustes, bien plantés, et qui savent tirer parti de si peu de choses, on pense à leur anciens voisins du midi, les Grecs de l'Antiquité, à leur gymnastique si parfaite, à leurs attitudes si nobles et si sculpturales, qui naissent comme naturellement dans un air vif et pur et sous un ciel clair et étincelant.

Il y a deux hôtels à Sarajevo, l'un est l'hôtel central, l'autre l'hôtel d'Europe : ils se valent à peu près. On ne saurait dire qu'ils soient luxueux : mais ils sont suffisants, passablement propres, et la nourriture y est très supportable, surtout à l'hôtel d'Europe ; enfin les prix ne sont point excessifs. Je n'ai pas encore eu l'occasion de vous indiquer que la langue nationale du pays est une langue slave, analogue au Serbe et au Croate ; toutefois l'occupation autrichienne a naturellement amené avec elle la propagation de l'allemand qui, sans être la langue officielle, n'en est pas moins la plus répandue dans la conversation des cercles cultivés. On la parle également dans la plupart des magasins et naturellement dans les hôtels, où l'on trouve aussi le plus souvent un garçon connaissant le français ; quand à l'anglais il est singulièrement peu en usage dans les Provinces, sans doute par suite du très petit nombre des citoyens de la

Grande-Bretagne qui daignent venir les visiter : j'ai été surpris, en effet, pendant le temps de mon séjour à Sarajevo, d'y avoir vu si peu de touristes britanniques.

De toutes les curiosités qu'offre la ville, la plus singulière et la plus caractéristique est sans nul doute le Bazar turc ou *Echarchia*. Il se compose d'une série de ruelles disposées autour de la mosquée principale dite « Begova Dramia » ; ces ruelles sont bordées de galeries de bois divisées par des refends, et entre chacun de ces refends se trouve ce qui constitue une boutique turque. Les industriels ou marchands à un même métier se rassemblent tous dans un quartier spécial, si bien qu'on a, par exemple, dans telle ruelle, les ciseleurs sur métaux, dans telle autre les cordonniers et selliers et dans une troisième les fabricants de couvertures, etc. Le bois de leurs échoppes est recouvert d'un tapis sur lequel ils sont accroupis près d'un brasero, fumant flegmatiquement leur cigarette ou leur pipe, buvant fréquemment une tasse de café, travaillant sans précipitation et ne se laissant nullement troubler par les regards des passants. Le mercredi est jour de grand marché, et ce jour-là toutes les ruelles sont envahies par de véritables masses d'hommes, de femmes, de chevaux, tous pêle-mêle, se pressant les uns les autres, s'interpellant, achetant, marchandant et ne se faisant pas faute de discourir, car les Bosniaques sont de grands bavards. On vend aussi dans le bazar les fruits et les légumes, et c'est au printemps qu'il faut voir les énormes et succulentes cerises qui s'y débitent du matin au soir et qui n'ont, je crois, leurs égales nulle part.

En même temps qu'on visite la *Echarcia* il faut donner un coup d'œil à la grande Mosquée dont la cour est plantée d'arbres magnifiques et ornée d'une jolie fontaine de construction déjà ancienne. Il est permis de la visiter intérieurement, et, à la condition de mettre des babouches, on

peut aller contempler les riches tapis qu'elle renferme. Mais le spectacle le plus curieux est de se tenir dans la rue à l'heure de la prière et de voir tous les marchands de la *Echarchia* venir gravement se disposer en longues files le long du mur extérieur de la Mosquée, et, comme mus par un ressort, se prosterner tous ensemble et frapper le sol de leur tête à intervalles réguliers, puis leurs dévotions achevées, reprendre aussitôt avec la même gravité la direction de leurs boutiques.

Une autre visite intéressante est celle du couvent des derviches où l'on peut chaque jeudi entendre les derviches hurleurs. On s'y rend à travers un quartier silencieux et désert et à la tombée de la nuit ; la ruelle que l'on doit suivre est bordée de rares maisons turques dont les fenêtres grillagées donnent une impression de tristesse et de solitude ; de temps en temps, à travers les barreaux de bois, on voit une ombre noire qui s'approche et des yeux luisants qui regardent avec une sorte de férocité, c'est une femme turque qui, entendant un bruit de pas dans l'obscurité, a voulu en connaître la cause : car les femmes turques sont curieuses. On arrive enfin devant une espèce de bâtiment carré et assez bas, percé d'une porte de bois. On sonne ; la sonnette sonne lugubrement, la porte s'ouvre : tout est noir, une forme vague vous adresse la parole en mots inintelligibles et vous indique un petit escalier assez raide au sommet duquel est une porte ouverte. Vous entrez et vous vous trouvez sur une estrade formant le côté d'une petite mosquée dont l'autel est sur votre gauche ; en face est une galerie grillée pour les femmes turques où l'on distingue déjà des fantômes voilés qui s'agitent. Quelques lampes fumeuses éclairent ce singulier bâtiment et les chauve-souris touchent, de leurs ailes, le plafond en voletant. Tout est silencieux autour de vous ; et vous ne vous sentez en somme qu'assez médiocrement rassuré.

Soudain vous entendez au dehors un chant aigre et monotone qui semble se propager et courir à travers le crépuscule du soir : ce sont les muezzins qui du haut des minarets adressent leurs prières à Allah. Alors un vieillard entre, coiffé d'un turban blanc, vêtu d'une longue robe : il se prosterne devant l'autel et commence à psalmodier de la façon la plus étrange. D'autres sont entrés derrière lui, de différents âges et de différentes conditions ; ils disposent rapidement en cercle dans le centre de la mosquée un certain nombre de peaux de moutons, chacun s'accroupit sur chacune d'elle, et ils se mettent à répéter la psalmodie du derviche en agitant le haut de leur corps tantôt d'avant en arrière, tantôt de gauche à droite. Le son de leur voix est bas quand il commence et les mouvements de leur corps lents : peu à peu leur psalmodie devient plus haute et plus rapide, leurs mouvements deviennent plus violents et plus désordonnés. Quelques-uns semblent déjà avoir perdu conscience et être arrivés à l'extase qu'ils poursuivent. Mais alors un signe de leur chef les arrête comme par enchantement, et ils commencent à voix presque basse d'abord une nouvelle mélopée qu'ils accompagnent des mêmes mouvements et il en est ainsi jusqu'à la fin de la cérémonie qui dure un peu plus d'une heure. Il fait nuit noire quand vous sortez, un guide vous conduit à travers les ruelles obscures à la clarté d'une lanterne vénitienne, et vous rencontrez dans l'ombre des femmes turques rentrant chez elles, précédées comme vous d'un porteur de lanterne. Enfin vous retrouvez les grandes rues, l'électricité et votre hôtel, et il vous semble que vous sortez d'un rêve dont vous êtes encore mal réveillé.

Comme autres curiosités, dans un genre plus réel et moins romantique, Sarajevo possède une fabrique de tapis et un atelier d'incrustation administrés par le Gouvernement,

et l'on peut assister au travail des ouvriers : les étrangers ne manquent jamais de visiter ces deux établissements, et ils se laissent bien souvent amener à y faire des achats qu'ils n'ont pas lieu par la suite de regretter, car les tapis sont bien dessinés, d'une belle couleur et durables, et tous les petits objets, vases incrustés, services à café en métal ciselé, plateaux frappés, que produisent les artisans Bosniaques, ne peuvent manquer de satisfaire le goût le plus délicat. J'allais oublier le musée qui est fort bien installé et qui contient de belles armes et surtout une collection très curieuse de tous les costumes du pays déployés sur des poupées qui représentent d'une façon assez frappante les différents types d'hommes et de femmes. Mais le plus grand plaisir là-bas est de se promener et de flâner à travers les rues: on voit quelques édifices intéressants comme le Rouak, ancien palais du pacha turc, où réside aujourd'hui le Gouverneur général des Provinces, et le nouveau Palais du Gouvernement : on rencontre à chaque pas des mosquées, des restes de vieux cimetières turcs, avec leurs pierres tombales disposées de façon si bizarre, on croise dans sa route tous les costumes, toutes les nationalités, et on est heureux d'être sorti pour un moment de la monotonie de nos grandes villes. Mais le plus délicieux, je crois, c'est par un beau soir d'été, alors que le soleil est prêt de disparaitre derrière les montagnes de l'occident, de s'acheminer le long de la Miljacka, de passer à travers les petits cafés turcs qui bordent la rivière de leurs terrasses, et de monter sur la hauteur où s'élève le vieux castel. De là on domine toute la ville et la plaine. Le ciel s'est coloré d'une légère teinte vert d'eau, sa pureté et sa transparence sont incomparables et il s'en répand comme une lueur fauve qui anime tout le paysage ; les montagnes sont verdoyantes, les groupes de maisons sont gracieux et riants, et tout en bas la rivière se déroule à perte de vue comme un

mince ruban d'argent. On se laisse doucement aller à la contemplation de ce spectacle merveilleux, l'œil s'égare au loin parmi les groupes de montagnes que parsèment les reflets roses du couchant, on a l'illusion complète d'un Orient poétique, lumineux et charmant. Puis tout d'un coup un orchestre de tziganes qui résonne au bas dans la vallée, et les chansons qui l'accompagnent vous tirent de vos rêveries ; vous voyez qu'il est temps et grand temps de diner et, un quart d'heure après, vous vous retrouvez à la table du restaurant un tout autre homme et bornant vos ambitions et vos aspirations à la contemplation du menu.

Pour qu'il ne lui manque rien, Saravejo a dans son voisinage une station thermale, dont les eaux entretiennent la santé de ses habitants et qui leur procure en même temps un but d'excursion et de promenade pendant les mois d'été. Hidzé, c'est le nom de ce petit endroit, consiste en un parc bien planté, un établissement de bains, un restaurant et quatre ou cinq hôtels ; à partir de Mai jusqu'à la fin de Septembre on peut s'y rendre en une demi-heure à l'aide d'un chemin de fer assez lent et assez incommode qui fait chaque jour de nombreux voyages. Les plaisirs qu'on y trouve sont limités ; on ne fait pas trop bonne chère au restaurant, et en somme Hidzé dont, dès votre arrivée en Bosnie, on vous porte les louanges jusqu'au ciel, demeure à mon avis bien au-desous de sa réputation.

Il n'y a pas que Sarajevo et Hidzé dans les provinces, il y a encore Mostai, la capitale de l'Herzégovine avec son ancien port romain, Jajee, et sa cascade que domine les restes du château habité autrefois par les rois chrétiens de la contrée ; il y a les gorges de la Duna ; bref il y a le Pays tout entier que nous aurions besoin de parcourir sur ces excellents petits chevaux bosniaques, dont l'apparence n'est guère séduisante, mais qui joignent au pied le plus sûr

une endurance qu'on ne leur soupçonnerait pas. Mais il nous faudrait des semaines et des mois pour voir tout ce qui serait digne d'être vu, et il me faudrait des heures pour vous les raconter. Or je vous ai promis une excursion rapide et vous commencez sans doute à douter de ma parole. Je tiens seulement à vous faire savoir que si les touristes britanniques n'abondent pas dans les Provinces, votre patrie n'a pas été toutefois sans y faire de sérieuses conquêtes. Le tennis et le bridge y règnent en maîtres absolus et mon ignorance de ces deux nobles exercices a failli me faire perdre à tout jamais l'estime des plus distingués personnages. J'ajouterai enfin pour plaire à vos cœurs écossais que le golf y a été récemment pratiqué par l'élite de la société.

Je souhaite, Mesdames et Messieurs, d'avoir pu réussir à vous donner du pays que je me proposai de vous décrire, au moins quelques vagues impressions, je souhaite d'avoir seulement éveillé parmi vous quelque intérêt pour ses agréments et ses attraits de toutes sortes. Car ne faut-il pas, en voyage comme dans la vie, négliger et oublier ce qui est lourd, banal, ordinaire. Je puis vous assurer que si vous vous rendez un jour en Bosnie-Herzégovine, vous verrez qu'il n'y manquera pas d'objets pour votre surprise et votre admiration, et si, ce que j'ai lieu de craindre, mon petit essai de conférence ne vous a guère satisfaits et a laissé sur beaucoup de points votre curiosité en éveil, je vous conseille d'aller bien vite refaire pour votre compte personnel le voyage que nous avons tenté ce soir d'entreprendre de compagnie, et de vous initier ainsi pendant quelques semaines, d'une manière confortable et sans risques, aux singularités, au pittoresque, à la beauté de l'Orient.

BLANCHE

Vice-Consul de France

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-verbal de l'Assemblée Générale tenue le 3 Mai 1905

Présidence de M. H. Blot-Lefevre, président.

1° Après la lecture et l'approbation du Procès-verbal de sa séance de 1904, l'Assemblée procède, conformément aux statuts, au renouvellement du quart des membres du Comité et au remplacement des vacances qui se sont produites en cours d'année dans les trois autres quarts.

Sont élus :

1° Elections statutaires

MM. H. Blot-Lefevre.
A. Carton.
D. Guérin.
Martin-Dupont.
P. Plum.
E. Raoul-Duval.
J. Roche.
P. Allégret.

2° Elections complémentaires

MM. Pilon,	en remplacement de MM.	L. Dupont.
Monscourt,	»	L. Clerc.
D. Dufour,	»	René Pesle.

2° Le projet de budget pour l'année 1905 est discuté et adopté.

3° L'ordre du jour appelle ensuite la lecture des rapports du Trésorier et du Secrétaire général sur la situation financière et morale de la Société.

En l'absence de M. Boitier, trésorier, M. le Président donne communication à l'Assemblée de son rapport sur la situation financière. Les comptes de l'année 1904 présentés par le Trésorier sont approuvés.

Le déficit assez élevé que faisaient ressortir ces comptes et dont l'origine remontait aux travaux exécutés au siège de la Société en 1900, a pu être couvert grâce à la libéralité de M. J. Delamalle, ancien membre de la Société.

4° La parole est ensuite donnée à M. Favier, secrétaire général. Le Secrétaire général passe en revue les différentes manifestations de la vie de la Société : Conférences, Bibliothèque, Concours, etc. Il estime que la Société peut se féliciter des résultats qu'ont produit ses efforts. Sur un point cependant il fera des réserves. Il exprime le regret qu'à l'opposé des conférences données à la salle de la Lyre havraise, les causeries faites au siège même de la Société soient si peu suivies par les membres de la Société.

La question que soulève ensuite le rapporteur est tellement importante qu'il y a lieu de reproduire intégralement cette partie du rapport :

« Il est une autre question, Messieurs, qui intéresse le bon fonctionnement et la situation morale de la Société. Il y a quatre ans, dans le but de faire participer un nombre de personnes toujours plus grand à la vie intime de la Société, le Bureau vous a demandé de légères modifications aux statuts. Vous avez décidé alors que le Président et les deux Vice-Présidents, après deux années d'exercice, ne seraient plus immédiatement rééligibles. Il ne s'agissait point dans l'espèce d'une décision prise une fois pour toutes et sur laquelle il fût impossible de revenir. Nous voulions faire une expérience que nous jugerions ensuite sur ses résultats. En ce qui concerne les Vice-Présidents, les résultats ont été excellents. Il ne nous a pas paru qu'il en fût de même à l'égard du Président. Nous nous sommes aperçus que dans les conditions que nous venons de dire, le Président avait juste le temps de se familiariser avec ses fonctions et que le moment où nous lui demandions de céder la place à un autre était précisément celui où il était à même de nous rendre les plus signalés services. Nous vous avons alors demandé une prolongation de deux ans que vous nous avez libéralement accordée. La situation, après ces deux années écoulées, est restée absolument la même. Aussi d'accord avec les deux Vice-Présidents, votre secrétaire général vous demande-t-il de voter une prolongation nouvelle. »

Après avoir délibéré sur cette proposition, l'Assemblée décide : 1° que les Vice-Présidents ne pourront toujours pas exercer leurs fonctions pendant plus de deux années consécutives, et 2° que le Président sera, comme autrefois, indéfiniment rééligible.

3° Le reste de la séance est consacré à une lecture faite par M. Guitton d'un travail de M. Berchon sur l'île de Cuba.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 10 heures.

Procès-verbal de la réunion du Comité du 19 Avril 1905

Présidence de M. Blot-Lefevre, président

La séance est ouverte à 9 heures.

MM. Haussmann, Chancerel et Monscourt sont excusés.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté sans observations.

M. le Président communique la correspondance, consistant en une lettre de la Société de Géographie de Saint-Etienne annonçant le 26e Congrès de Géographie qui se tiendra dans cette ville du 6 au 10 Août et une lettre de la Société Havraise d'Etudes Diverses invitant au Congrès des Sociétés savantes de Normandie, dont elle a pris l'initiative et qui se tiendra au Havre du 15 au 18 Juillet.

Le Comité vote la participation de la Société à ce dernier congrès.

M. Meura, doyen d'âge, prend la présidence de la réunion, pour faire procéder aux élections du Bureau. Sont élus :

Président : M. Blot-Lefevre,

Vice-Présidents : MM. Haussmann et Guitton,

Secrétaire Général : M. Favier,

Secrétaires de séances : MM. Robert Pesle et Hubert,

Trésorier : M. Boitier,

Bibliothécaire : M. Meura.

M. Blot-Lefevre, en son nom personnel et au nom du Bureau remercie l'Assemblée.

M. le Président propose l'admission comme membres de :

MM. Jobbé-Duval présenté par MM. Robert Taconet et de Grandmaison
Jules Dumesnil, » Legoupil et Guitton.
Louis Winnaert, » Rincheval et J. Danic.
le capne Louis Lesnès, » Guitton et Blot-Lefevre.

Au nom du Comité et de toute la Société. M. le Président félicite M. Boivin, agent de la Société, des palmes académiques qui sont venues fort justement récompenser les soins dévoués qu'il a toujours apporté aux intérêts de la Société : cette haute distinction ne pouvait être mieux méritée.

M. Guitton, en l'absence de M. Fritz, souffrant, donne lecture d'une étude sur « Les intérêts allemands au Maroc ». Ce travail, des plus intéressants par son actualité et sa documentation, sera publié dans le Bulletin.

La séance est levée à 10 heures.

BIBLIOGRAPHIE

L'Année Cartographique. Supplément annuel à toutes les publications de Géographie et de Cartographie, dressé et rédigé sous la direction de **F. Schrader,** Directeur des travaux cartographiques de la librairie Hachette et Cie.

Quinzième Supplément (1905), contenant les modifications géographiques et politiques de 1904. — Trois cartes doubles tirées en cinq couleurs, avec texte explicatif au dos. Prix : 3 fr. (Hachette et Cie, Paris.)

I. — **Asie**, par E. Giffault. — *Chine septentrionale* et *Nan-Chan*, itinéraires de V. Obroutcheff. — *Tibet occidental*, itineraires de MM. G. G Rawling et A. J. Hargreaves. — Travaux géodésiques, astronomiques, topographiques et cartographiques du Service géographique de l'Indo-Chine française, par le lieut.-colonel Friquegnon.

II. — **Afrique**, par M. E. Chesneau. — *Lac Tchad*, d'après la carte manuscrite de M. Boudry, lieutenant d'infanterie coloniale. — Le *Sahara* entre *In-Salah* et *Tombouctou*, d'après les reconnaissances du commandant Laperrine, du lieutenant Voinot, du capitaine Théveniaut, etc., etc. — Les nouvelles frontières entre le *Niger* et le *Tchad* ; en *Gambie*, en *Guinée*. — Les *Iles de Los*. — Tracé du chemin de fer projeté de *Thiès* à *Kayes*.

III. — **Amériques**, par M. V. Huot. — *Monts Appalaches et Grands Lacs canadiens*, dressé d'après le U. S. Geological Survey. — Exploitations dans la *Haute-Argentine* et la *Bolivie*.

Nous n'avons plus besoin de faire l'éloge de l'*Année Cartographique* auprès du public qui s'intéresse au progrès des découvertes et de la géographie. Notre rôle est désormais de justifier son attente et de mériter son approbation. Les missions françaises dans le Nouveau et l'Ancien monde continuent à tenir une place plus qu'honorable dans le mouvement d'exploration contemporaine et nous sommes particulièrement heureux de le faire remarquer.

A Lhassa, La Ville Interdite, par M. **Perceval Landon,** correspondant spécial du *Times*. — Relation de la marche de la Mission envoyée au Thibet par le gouvernement anglais en 1903 1904. Introduction du Colonel YOUNGHUSBAND, commandant d'expédition. — Un beau vol. in 8° jésus de plus de 400 p. sur papier vergé et illustré de 24 planches en héliogravure tirées hors texte. — Br., 20 fr. ; rel., 25 fr. (Hachette et Cie, Paris.)

Il serait difficile, parmi les récits les plus célèbres et les plus captivant d'explorations aventureuses, d'en citer un qui dépasse en intérêt la relation de M. Perceval Landon.

Le compte n'est pas long à faire des Européens qui, depuis Marco Polo, ont franchi les frontières du Thibet. Mais c'est, cette fois, bien autre chose : Il s'agit d'une mission européenne pénétrant jusqu'à Lhassa, la ville sainte, la ville des Dalaï-Lama et des *gompas* (couvents), la « ville interdite ».

Correspondant spécial du *Times* et membre de l'Etat-major de la mission, M. Perceval Landon était mieux placé que qui que ce fût pour en tracer l'histoire ; mais cette compétence particulière n'est que l'un de ses titres à notre attention et l'on ne sait ce qu'il faut louer davantage en lui, de la sûreté de son coup d'œil, ou de son talent à décrire ce qu'il a si bien observé, le pays et les êtres, les traditions et les mœurs, étranges et mystérieuses. Ce vivant récit est d'ailleurs admirablement commenté par ces magnifiques planches hors texte, où revivent, dans une intense réalité, et les aspects divers du Thibet, et les phases de l'expédition qui vient enfin de nous le révéler.

OUVRAGES

Offerts à la Société de Géographie Commerciale du Havre

par le

Général ARCHINARD

Histoire Philosophique et politique des Etablissements et du Commerce des Européens dans les deux Indes. Genève, 1775, 3 vol. in-4, avec gravures et cartes, complété d'un atlas de 49 cartes.

Voyage fait par ordre du Roi en 1771 et 1772 en diverses parties de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique, pour vérifier l'utilité de plusieurs méthodes et instruments servant à déterminer la Latitude et la Longitude, tant du Vaisseau que des Côtes, Isles et Ecueils qu'on reconnoît, suivi de recherches pour rectifier les cartes hydrographiques, par MM. de VERDUN DE LA CRENNE, Lieutenant des Vaisseaux du Roi, etc. Le Chevalier de BORDA, Lieutenant des Vaisseaux du Roi, etc. et PINGRÉ, Chancelier de Ste-Geneviève, etc. Paris. Imp. Royale, 2 vol. in-4, avec quantité de cartes hors texte.

Un coin de la Champagne et du Valois au XVII[e] siècle — Jean de la Fontaine — Marie Héricart, par J. SALESSE, principal du collège de Château-Thierry. Château-Thierry, 1894, Lacroix, 1 broch. in-8, 118 pp.

La Cerdagne Française (Pyrénées inconnues), par Emmanuel BROUSSE fils. Perpignan, 1896. 1 vol. in-16, orné de grav. et de cartes.

La Cerdagne Espagnole (Pyrénées inconnues), par Albert SALSAS membre du club alpin français. Perpignan, 1899, 1 vol. in-16, orné de grav. hors texte.

Canal maritime d'Ismailia à Alexandrie — Le Caire port de mer — Lecture faite par M. PROMPT à l'Institut égyptien le 2 Mars 1894. Le Caire, Costagliola, 1894, 1 broch. in-8, 23 pp.

Puissance électrique des Cataractes. Lecture faite par M. PROMPT à l'Institut egyptien le 28 Décembre 1894. Le Caire, Imp. du Journal égyptien, 1894, 1 broch. in-8, 24 pp.

Les Réservoirs d'Eau de la Haute-Egypte, Lecture faite par M. PROMPT, à l'Institut égyptien le 26 Décembre 1891. Imp. au Caire, 1892, 1 broch. in-8, 32 pp.

Le Soudan Nilotique, par M. PROMPT, administrateur français des Chemins de fer égyptiens, Communication faite à l'Institut Egyptien, le 20 Janvier 1892. Le Caire, Imp. nationale, 1893, 1 broch. in-8, 48 pp.

Lettres sur l'Egypte, où l'on offre le parallèle des mœurs anciennes et modernes de ses habitants, où l'on décrit l'état, le commerce, l'agriculture, le gouvernement du pays, et la descente de Saint Louis à Damiette : tirée de Joinville et des auteurs Arabes, avec des cartes géographiques par M. SAVARY. Paris, 1785, 3 vol. in-8, avec cartes et plans.

Notice sur le Maroc, par H. M. P. de la MARTINIÈRE. Paris, 1898, Lamirault, 1 broch. in-8, 111 pp. avec 1 carte et 14 figures (Extrait de la Grande Encyclopédie.)

Itinéraire de Fez à Oudjda, suivi en 1891 par M. de la MARTINIÈRE, chargé de mission par le Ministère de l'Instruction publique. Paris, 1895, Imp. nationale, 1 broch. in-8, 24 pp. avec 1 carte.

Sahara et Soudan, Transformation du Désert et pénétration dans le Soudan par le Dahomey, par C. FAVARD, ingénieur. Paris, 1894, 1 broch. in-8, avec une carte de l'Afrique occidentale.

Les Touareg de l'Ouest, par le capitaine H. BISSUEL, chef de Bureau Arabe, 2 cartes. Alger, 1888.

De la défense des Tribus de l'Extrême-Sud, contre les Rezzou Touareg, par E. COULOMBOU, lieutenant au 2e régiment Etranger. Paris, 1888, 1 broch. in-16, 30 pp. (Extrait de la Revue du Cercle militaire.)

Projet de Colonisation au Soudan, par E. CHATELARD. Paris 1894. 1 broch. in-8, 16 pp.

L'Extrême Sud-Algérien. Contributions à l'Histoire naturelle de cette région, par Jean DYBOWSKI. Paris. Leroux, 1892, 1 broch. in-8, 56 pp.

Voyage dans le Soudan occidental, de E. MAGE, abrégé par J. BELIN DE LAUNAY. Paris, 1879, 1 vol. in-8, Hachette, avec une carte.

Le Soudan Français, par A. LE CHATELIER. Paris, 1889, 1 broch. in-4, 31 pp. (Extrait de la Revue scientifique .)

Note sur le Régime des Eaux dans le Tidikelt, par A. LE CHATELIER. Paris, 1885, 1 broch. in-8, 9 pp. avec une carte.

Mission agricole et zootechnique dans le Soudan occidental, 1884-1885, par M. KORPER, vétérinaire militaire. Paris, 1886. 1 broch. in-8.

Notice sur les essences forestières du Soudan, propres à la construction. par CONSTANCIA. Levallois-Perret, Mottelet, 1905, 1 broch. in-8, 15 pp.

Lettre à un Algérien sur la Politique Saharienne, par A. LE CHATELIER. Versailles, 1900, 1 broch. in-8, 17 pp.

Contribution à la connaissance du climat Saharien, par Georges ROLLAND. Paris 1892, 1 broch. in-4, 4 pp. (Extrait des Comptes-Rendus de l'Académie des Sciences.)

Sur l'accroissement de température des couches terrestres avec la profondeur dans le bas Sahara Algérien, par M. Georges ROLLAND. Paris, 1894, 1 broch. in-4, 4 pp. (Extrait des Comptes-Rendus de l'Académie des Sciences.)

Sur le régime des eaux souterraines dans le haut Sahara de la province d'Alger, entre Laghouat et El Goléa, par Georges ROLLAND. Paris, 1892, 1 broch. in-4, 4 pp. (Extrait des Comptes-Rendus de l'Académie des Sciences.)

Sur le Régime des eaux artésiennes de la Région d'El Goléa, par Georges ROLLAND. Paris, 1892, 1 broch. in-4, 5 pp. (Extrait des Comptes-Rendus de l'Académie des sciences.)

Sur les chances d'obtenir des eaux artésiennes le long de l'oued Igharghar et de l'oued Mya, par Georges ROLLAND. Paris, 1894, 1 broch. in-4, 4 pp. (Extrait des Comptes-Rendus de l'Académie des Sciences.)

Régime du Bassin artésien de l'Oued Rir' (Sud Algérien) et moyens de mieux utiliser ses eaux d'irrigation, par Georges ROLLAND. Paris, 1898, 1 broch. in-4, 4 pp. (Extrait des Comptes-Rendus de l'Académie des sciences.)

Les animaux rejetés vivants par les puits jaillissants de l'Oued Rir', par Georges ROLLAND. Paris, 1894, 1 broch, in-8, 20 pp. (Extrait de la Revue Scientifique.)

Rapport sur les Caravanes de la division d'Oran, qui se sont rendues au Gourara en 1892/93 (Division d'Oran, affaires Arabes). Alger, 1893, Jourdan, 1 broch. in-4, 31 pp.

Le Bassin du Tchad, conférences faites en 1893 par Ferdinand de BÉHAGLE. Bordeaux, 1884, 1 broch. in-8, 31 pp. avec une carte. (Extrait du Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux.)

Le droit de navigation dans le Niger, par Albert DUCHÊNE. Paris, 1895, 1 broch. in-8, 8 pp. (Extrait de la Revue générale de droit international public.)

Vocabulaire de la Langue du Mossi, précédé de notes grammaticales par le Lieutenant R. BLUZET du 103e Régiment d'Infanterie, Membre de la Mission Hourst sur le Niger (1895-1896). Paris 18.. 1 broch. in-4, 20 pp. (Extrait du Bulletin du Comité de l'Afrique française.)

De l'Alimentation d'un grand Bassin artésien dans le Désert (Bas Sahara Algérien), par Georges ROLLAND, ingénieur des

Mines. Paris, 1894, 1 broch. in-8, 23 pp. avec planches de profils et coupes. (Extrait du Bulletin de la Société Géologique de France.)

Les Progrès récents de l'Agriculture au Sahara, par G. ROLLAND, ingénieur des Mines. Paris, 1898, 1 broch. in-8, 15 pp. (Extrait du Bulletin de la Société Nationale d'Agriculture de France.)

Sur les grandes Dunes de sable du Sahara, par G. ROLLAND. Paris, 1881, 1 broch. in-8, 18 pp. avec 2 fig.

Mémoire rédigé par la famille Sahraoui pour la défense de Si el Hadj KADDOUR SAHRAOUI, Agha de Tiaret, commandeur de la Légion d'Honneur. Oran, 1883, 1 broch, in-8, 14 pp.

La pénétration africaine et le Transsaharien (réponse à M. de Vogüé) par M. A. FOCKE (Extrait de l'Expansion coloniale du 28 Mars 1891). 1 broch. in-8, 7 pp.

Le Trafic du Transsaharien, par M. Georges ROLLAND, Ingénieur des Mines. Paris, 1891, 1 broch. in-8, 16 pp. (Extrait de l'Economiste Français.)

La France en Afrique et le Transsaharien, par MM. le Général PHILBERT et Georges ROLLAND, Ingénieur des Mines. Paris, 1890, Challamel, 1 broch. in-8, 96 pp. avec une carte de l'Afrique Française.

Le Transsaharien. Un an après, par Georges ROLLAND, Ingénieur des Mines. Paris, 1891, Challamel, 1 broch. in-8, 132 pp. avec une carte de l'Afrique Française.

Algérie, Sahara. Tchad. Réponse à M. Camille Sabatier par A. FOCK, ingénieur civil, avec une introduction de Georges ROLLAND, Paris. Challamel, 1891, 1 broch. in 8, 75 pp. avec une carte de l'Afrique Française.

A propos du Railway transsaharien, réflexions et observations hygiéniques et médicales, par Ch, J. MASSE, médecin principal de 1re classe. Paris, Calmann-Lévy, 1881, 1 broch. in-8, 73 pp.

Sur la Géologie du Congo Français, par Maurice BARRAT, ingénieur des Mines, Paris, 1895, Dunod, 1 vol. in-8, 132 pp. avec 2 cartes.

A Travers le Zanguebar, voyage dans l'Oudoé, l'Ouzigoua, l'Oukwéré, l'Oukami et l'Ousagara, par les P P. BAUR et LE ROY, missionnaires au Zanguebar. Tours, 1887, Mame, 1 vol, in-8, orné de 45 gravures et d'une carte.

La conquête du Ménabé à Madagascar 1897-1900, par le Capitaine CONDAMY, de l'Infanterie coloniale. Paris, Lavauzelle, 19.., 1 vol. in-8, avec 7 croquis dans le texte.

Une exploration technique à Madagascar. Conférence faite sous le patronage de l'Union coloniale française par H. DUPORTAL, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, le 18 Mars 1897. Paris, Union Coloniale Française, 1 broch. in-8, 38 pp.

Le Voyage de M. J.-B. Rolland à Madagascar, 1886-87, par Gaston ROUTIER, Rouen. 1890, 1 broch. in-4, 21 pp. (Extrait du Bulletin de la Société Normande de Géographie.)

Java, Siam, Canton (Voyage autour du monde), par le Comte de BEAUVOIR. Paris, Plon, 1869, 1 vol. in-18, orné de 14 gravures et 1 carte.

Le Te de Laotseu traduit du chinois (l'Esprit des Races Jaunes), par MATGIOI (Albert de POURVOURVILLE, Paris, Librairie de l'Art indépendant), 1894, 1 broch. in-16, 57 pp.

Les Sept Eléments de l'Homme et la Pathogénie chinoise, (l'Esprit des Races Jaunes), par MATGIOI (A. de POUVOURVILLE) Paris, Chamuel, 1895, 1 broch. in-16, 62 pp. avec 11 figures dans le texte.

L'Indo-Chine Française, Politique et administration. Conférence faite par M. J. HARMAND, consul général de France, Paris, 1887, 1 broch. in-8, 53 pp.

Dans les Seize Chaûs (1888-1889), études coloniales, par Albert de POUVOURVILLE, Arcis-s/-Aube, 1895, 1 vol. in-16.

De Qui-Nhon en Cochinchine. Explorations dans le Binh-Thuan (Sud Annam), par J. BRIEN, Sous-Inspecteur des Postes et Télégraphes. Hanoï, 1893, 1 broch. in-8, 87 pp. avec une carte.

Aperçu hygiénique sur les Bas Laos, notes médicales. 1893 1895, par le Docteur ESTRADE. Pamiers, 1896, 1 broch. in-8.

Notice sur le fleuve Rouge, par M. L. ESCANDE, Lieutenant de Vaisseau. Paris, 1895, 1 broch. in-8, 84 pp.

De Lang-Son à Cao-Bang. A travers le Tonkin, par Gaston L'HOMME, capitaine d'Artillerie de Marine. Rochefort, 1899, 1 broch in-8 43 pp, avec carte et plans.

Dans le Yen-Thé. A travers le Tonkin, par Gaston L'HOMME, capitaine d'Artillerie de Marine. Rochefort, 1899, 1 broch. in-8 avec carte et plans.

De Phu-Lang-Thuong à Lang-Son, Le chemin de fer et le Song-Thuong, par le capitaine d'Artillerie de Marine LHOMME. Rochefort, 1898, 1 broch. in-8, 12 pp. avec une carte.

Colonisation militaire, par le capitaine CONDAMY, de l'Infanterie coloniale. Paris, Lavauzelle, 1900, 1 broch. in-8, 108 pp.

Documents sur la Fondation de l'Œuvre antiesclavagiste, par S. Em. le Cardinal LAVIGERIE, archevêque de Carthage et d'Alger, primat d'Afrique, Saint-Cloud, 1889, 1 vol. in-8, avec deux cartes d'Afrique.

Les Trois âges des colonies ou de leur passé, présent et avenir, par M. de PRADT, membre de l'Assemblée constituante. Paris, 1801, 3 vol in-8.

Culture du Cacaoyer, étude faite à la Guadeloupe par le Docteur Paul GUÉRIN. Paris, 1896, Challamel, 1 vol. in-8.

Culture du Caféier, Semis, plantations ; taille, cueillette, etc., par E. RAOUL, professeur du cours de cultures tropicales à l'Ecole coloniale. Paris, 1894, Challamel, 1 vol. in-8 avec gravures.

Les Egyptiens préhistoriques identifiés avec les Annamites, d'après les inscriptions hiéroglyphiques, par le Général H. FREY, de l'armée coloniale. Paris, Hachette, 1905, 1 broch. in-8, 106 pp.

CARTES GÉOGRAPHIQUES

Carte schématique de l'Afrique occidentale, par le capitaine MARCHAND. Paris, 1895, 1 feuille en couleurs.

Carte des Missions Decœur et Baud dans la Boucle du Niger (1895), dressée par les Lieutenants BAUD et WERMEERSCH. Paris, Hachette, 1 feuille en couleurs au 1.500.000e.

Carte du Soudan Français, dressée par le capitaine RÉGNIER, d'après les travaux les plus récents des officiers du corps d'occupation, par ordre du colonel de Trentinian, commandant supérieur du Soudan. Paris, 1896, 1 feuille en couleurs au 2.000.000e.

Carte du Macina, du Ouidi, et du Yatenga, levée et dressé par le Commandant DESTENAVE, résident de Bandiagara, avec l'aide des documents antérieurs et des itinéraires des Lieutenants Margaine, Voulet et Gaden. Paris, sans date, 1 feuille au 1.000.000e.

Carte topographique de la région de Tombouctou, dressée par P. VUILLOT, Paris, 1895, 2 feuilles au 100.000e.

Le Transnigérien. Le Bandama et le Bagoé, carte levée et dressée de 1892 à 1895 par le Capitaine MARCHAND. Paris, 1896 2 feuilles en couleurs au 500.000e avec notice et index alphabétique.

Carte des régions méridionales de la Guinée et du Soudan. Français dressée par le Capitaine LEVASSEUR, de l'Infanterie de marine, d'après les travaux des officiers de la colonne expéditionnaire du Soudan, commandée par le Colonel Combes. Paris 1894, 2 feuilles en couleurs, au 500.000e.

Carte du Niger, Mission de Timbuktu, levée et dressée par MM. CARON Lieutenant de Vaisseau et LEFORT Lieutenant d'Infanterie de marine. Paris, 1887, 2 feuilles au 500.000e.

Côte d'Ivoire. Carte de la région côtière, de Fresco au Cavally, levée et dressée par H. POBÉGUIN, administrateur colonial. Paris, 1895-1896, 8 feuilles au 150.000 avec un tableau d'assemblage au 500.000e

Carte du Dahomey, 1 feuille en couleurs au 100.000e dressée par les officiers du corps expéditionnaire, sous la direction du Capitaine PRIVÉ, chef d'Etat-Major.

Mission du Commandant Decœur entre le Dahomey et le Niger. Paris, 1896, 1 feuille au 1.000.000e.

Carte du Congo français, dressée par CH. ROUVIER, Capitaine de Frégate, d'après les travaux des explorateurs français et étrangers. Paris, 1887, 1 feuille en couleurs au 1.852.000e.

Carte du Congo français, dressée par J. HANSEN, d'après les itinéraires des explorateurs, Paris, 1895, 2 feuilles en couleurs au 1.500.000e avec notice et index alphabétique.

Atlas des Côtes du Congo français publié par le Service géographique du Sous-Secrétariat d'Etat des Colonies Reconnaissances faite en suivant le rivage par Henri POBÉGUIN, chef de station 1890-1891. Paris, 1893, 22 feuilles au 80.000e

---

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIIe Année. - 3e et 4e Trimestres 1905



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131

1906

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque m[ois] excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs,** exce[pté] les dimanches et jours fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10

Toutes les communications et tous les renseignements doivent ê[tre] adressés au Secrétaire général.

H:

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

Une Expédition au Pôle Sud[1]

MESDAMES, MESSIEURS,

Je tiens tout d'abord à accomplir ce qui n'est pas un devoir, puisque c'est un plaisir, c'est-à-dire à vous remercier de l'amabilité que vous avez ce soir en venant écouter le récit de notre voyage. Je vous remercie tout particulièrement, Monsieur le Président, des paroles trop élogieuses que vous venez de prononcer. Je vous suis particulièrement reconnaissant d'avoir pensé aussi à mes camarades. C'est grâce à mes camarades, à mon équipage, je le dis hautement, que nous avons pu accomplir la tâche que nous avions entreprise.

Je n'ai pas à revenir, je crois que cela est inutile, sur les débuts de notre expédition. On en a parlé, et vous tous, membres de Sociétés de Géographie, vous êtes au courant

(1) Conférence faite le 18 novembre 1905 devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

des difficultés que nous avons rencontrées. Vous vous rappelez que cette expédition, qui devait être une petite expédition dans le Nord, est devenue, selon le vœu des membres de l'Institut faisant partie du Comité d'organisation, une expédition sur une plus vaste échelle, dans le Sud. Il fallait beaucoup d'argent, et j'ai un devoir de reconnaissance à remplir. J'ai obtenu cet argent grâce à la générosité d'un de nos grand journaux *Le Matin*, grâce au Gouvernement français, qui nous fournirent les moyens de faire notre expédition en ajoutant les sommes nécessaires aux 250,000 francs que j'ai dû mettre de ma poche.

Je ne veux pas faire l'historique des explorations au Pôle Sud. Je dois cependant vous rappeler un fait. Une année auparavant, des pays étrangers, l'Angleterre, la Suède, l'Allemagne, s'étaient réunis dans un Congrès auquel, malheureusement, la France n'avais pas adhéré. On avait décidé d'envoyer des expéditions étudier les mystères du Pôle Sud. Nous avons voulu faire participer notre pays à ces recherches et l'expédition française a été décidée.

Nous avons fait construire un bateau spécial, n'ayant pu en trouver dans les pays qui construisent ces sortes de navires et ceux qui vont à la recherche de la baleine ; j'ai pensé qu'il y avait là une expérience intéressante, celle de s'adresser à un constructeur français. Un chantier de Saint-Malo nous fournit un navire apte à ce que nous voulions faire, et la meilleure preuve que ce navire était bon, c'est que lorsque nous sommes revenus en République Argentine, dans ce pays très au courant des choses polaires, les Argentins qui avaient eu déjà l'occasion d'acheter un bateau norvégien ou anglais, ont préféré un bateau de construction française.

Il y avait intérêt à prouver que nos marins étaient aussi capables que ceux d'autres nations de participer à une tentative de ce genre. Il y a de cela pas mal d'années, un explorateur américain, mort dans l'expédition de *La Jean-*

nette, au moment où il armait son bateau, avait systématiquement refusé des marins de France et d'Italie. Les Italiens ont prouvé ce qu'ils pouvaient faire, lors de l'expédition du duc des Abruzzes. C'était à nous de réhabiliter les Français : l'équipage l'a fait et très dignement, je puis vous l'affirmer.

Nous arrivons au départ même de l'expédition. Je vais tâcher de vous faire revivre, avec moi, les quelques mois que nous avons passés là-bas. Je ne veux pas vous faire une conférence scientifique. D'abord il y a une certaine difficulté provenant de ce fait, c'est qu'avant que nos travaux scientifiques soient au point, il faudra de très longs mois de travail. Nous avons pu rapporter, pour toutes les branches de notre programme : hydrographie, gravitation, météorologie, magnétisme terrestre, électricité atmosphérique, chimie de l'eau de mer, histoire naturelle, bactériologie, des documents très abondants. Il faut six à sept mois pour les mettre au net. Je crois qu'il est plus intéressant pour vous de vivre pendant ces quelques minutes les mois que nous avons passés là-bas, et de participer à la vie de l'explorateur dans ces régions.

La région vers laquelle nous allons nous diriger a été explorée de longue date par des baleiniers. Il y a un nom que je dois vous rappeler, celui de Dumont d'Urville, qui a découvert ces terres. Puis un baleinier anglais, Biscoe, puis l'expédition russe de Bellinghausen. Une exploration que l'on doit toujours citer, c'est celle de *La Belgica*, commandée par de Gerlache. Ce fut la première expédition scientifique moderne qui ait eu la gloire d'hiverner dans les régions antarctiques. Cette expédition de *La Belgica* a découvert un détroit qui porte le nom de son commandant: le détroit de Gerlache.

Si vous voulez suivre notre trajet sur la carte et vous en souvenir, vous verrez que, atterrissant aux Shetland, nous sommes arrivés à une île, l'île Low et à l'archipel de Palmer. Nous avons relevé les côtes extérieures de cet archipel.

C'est un travail d'une certaine importance.. C'est ici que doivent atterrir tous les baleiniers ou les bateaux d'exploration qui viendront dans ces régions. Il était important d'en faire la carte. Nous nous sommes dirigés vers l'extrémité du détroit de Gerlache et c'est dans l'île Wandel que nous avons hiverné. Nous avons étudié cette région, puis par des raids sur la glace nous avons relevé une partie de cette côte. Nous nous sommes dirigés ensuite vers la terre Alexandre-Ier que nous avons pu relever et dont nous avons fait des croquis. Et enfin, revenant, nous avons découvert un promontoire auquel nous avons donné le nom de Président Loubet, nous sommes remontés dans le détroit de Gerlache et nous avons pu regagner la République Argentine, employant ainsi les seize mois de cette expédition.

Le 15 août 1903, *Le Français* quittait le port du Havre. Il y avait quelques minutes que nous étions sortis des jetées lorsque l'amarre du remorqueur venant à casser, un des hommes fut tué sur le coup: c'était le pauvre Maignan. Nous arrivons à Brest. Le préfet maritime a bien voulu mettre à notre disposition un remorqueur de l'Etat. Là encore un accident d'amarre a causé la mort d'un homme. Nous arrivons à Pernambuco. Nous étions quittés, à la suite de divergences de vues, par le commandant de Gerlache, qui entrainait avec lui deux naturalistes. Nous avons télégraphié en France et deux autres sont venus les remplacer.

De là nous allons à Buenos-Aires. L'arbre de couche casse : nous avons un bateau anémié, monté par des hommes tristes et inquiets de la malchance qui semblait les poursuivre. Il semble qu'en touchant le sol de la République Argentine la mission ait retrouvé la bonne fée nécessaire à la réussite de l'expédition, la bonne fée qui préside aux destinées de ce magnifique pays, de ce pays qui joint la générosité à l'énorme travail, de ce pays qui donne un démenti à ceux qui prétendent que les races latines sont en décadence. La

malchance nous a quittés et nous n'avons eu que du bonheur. A Buenos-Aires, nous avons obtenu l'aide matérielle, nous avons été réconfortés moralement et nous avons eu le grand exemple donné par les marins de *L'Uruguay*, qui sont revenus, rapportant dans un magnifique coup de filet Nordenskjold et ses compagnons.

Nous quittons Buenos-Aires le 23 décembre, après avoir reçu une aide matérielle considérable. On nous avait donné les chiens de Nordenskjold. On avait mis à notre disposition un bateau de l'Etat qui nous portait à Ushuaia le charbon, les lettres et les dépêches. Nous allons sur Ushuaia. C'est une petite ville, nous y recevons la même réception que dans le reste de la République Argentine, et nous nous dirigeons vers une baie importante au point de vue français, la baie d'Orange. C'est dans cette baie que l'expédition de *La Romanche* a hiverné en 1882-1883. Nous y avons séjourné pour régler nos instruments afin que nos observations concordent avec celles de nos prédécesseurs. Puis nous nous dirigeons vers l'Antarctique et, après une traversée très dure, nous parvenons en vue des Shetland du Sud. Remarquez cet iceberg de forme tubulaire. Dans les régions arctiques, les icebergs ont des formes diverses et variables. Dans l'Antarctique, presque tous ont cette forme presque géométrique. Ces icebergs viennent de glaciers qui coulent lentement à la mer. Ils ont des hauteurs de 30 à 40 mètres. C'est une masse énorme de glace : il y a quelquefois sous l'eau 10 à 11 fois leur hauteur au-dessus de l'eau. Ils peuvent atteindre plusieurs kilomètres de superficie.

Nous commençons à côtoyer la terre de l'archipel de Palmer et à en faire l'hydrographie. Presque partout, vous avez affaire à une falaise de glace de 30 mètres de hauteur, inabordable, avec, par ci, par là, une petite plage de galets sur laquelle on peut aller difficilement pour recueillir quelques échantillons. Nous avons côtoyé et relevé cette terre

avec beaucoup de difficultés, car nous avions du brouillard et du mauvais temps. Par suite de notre expédition hâtivement préparée, notre machine économiquement achetée nous a donné du mal. Nous avions à lutter contre des avaries de chaudière. Ce n'était plus un bateau à vapeur que nous avions, c'était presque un bateau à voiles. Donc le temps fut assez long pendant ce relevé hydrographique.

Nous nous trouvions dans une région semée de ces énormes icebergs. Nous arrivons à la baie des Flandres. Pendant onze jours, les hommes, jour et nuit, ont travaillé dans la machine. Amarrés par des ancres à glace à une banquise très compacte, une amarre portant sur un rocher qui émergeait, nous étions en butte au choc des icebergs et sous la menace perpétuelle des avalanches. Cependant nous avons pu réparer tant bien que mal les avaries survenues pendant notre première traversée et commencer nos travaux. Le temps qu'il a fallu séjourner dans cette baie n'a pas été perdu.

Nous nous dirigeons vers le Sud, avec l'intention de prendre nos quartiers d'hiver aussi loin que nous pourrons. Nous nous engageons dans un petit détroit espérant gagner les îles Biscoe. Vous voyez le magnifique paysage du cap Renard, d'une hauteur de 850 mètres. D'abord facile, la navigation devient plus difficile ; les glaces commencent à apparaître. Un bateau comme le nôtre, avec un avant construit exprès, passe facilement à travers les glaciers séparés, mais on ne peut percer un vrai glacier. C'est en poussant vers le large que nous nous dirigeons vers le Sud. Nous sommes obligés d'entrer en pleine glace. C'est la navigation polaire dans toute sa beauté, mais c'est un peu diffioile.

Avec l'avant du bateau nous brisons les grands morceaux de glace, et, bien souvent, les pingouins étonnés s'enfuient en poussant de petits cris. Quelquefois ce sont

des phoques qui lèvent la tête; ils nous regardent passer et rentrent dans leur sommeil. L'arrière du bateau laisse un long sillage et les glaces se refermant, la grande plaine blanche reprend son habituelle uniformité. Nous arrivons à une banquise compacte, à travers laquelle nous ne pouvons plus passer. Nous laissons nos chiens se promener sur la glace; ils en profitent pour taquiner un malheureux phoque qui ne leur fait aucun mal. Nous avons devant les yeux un paysage très pittoresque, très beau ; mais passer avec un bateau dans ces glaces est chose impossible. Nous ne pouvons pas continuer, d'autant plus que nous ne voyons nulle part un point où il soit possible d'établir nos instruments.

Nous sommes assaillis par une terrible tempête du Nord-Est, qui souffle avec une violence inouïe. Les coups de vent durent en général quatre ou huit jours, mais un a duré trente-neuf jours de suite. Pendant ce temps, l'atmosphère est embrumée, une neige fine pénètre dans la peau, dans les yeux, et empêche de voir à quelques mètres. Vous pouvez vous rendre compte des dangers d'une telle navigation, alors que la mer est embarrassée d'icebergs. Nous avons pu en compter jusqu'à 300 en vue, certain jour.

Nous arrivons à l'île Wandel, qui était particulièrement bien située pour un hivernage (vous en voyez le panorama) Elle était bonne pour l'hivernage parce que, se trouvant face à la mer, les observations météorologiques étaient prises dans de bonnes conditions ; puis, c'était le seul endroit où nous étions sûrs que nos instruments reposent sur la terre ferme. De plus, il y avait une petite anse juste assez grande pour abriter notre bateau. Cette petite anse avait 7 mètres de profondeur. Le bateau se trouvait protégé des vents du large par la colline. Une chaîne que nous avions tendue à l'ouverture de l'anse nous protégeait de la glace et des houles. Lorsque le vent soufflait du Nord-Est, les

glaces venaient s'accumuler contre la chaîne, et formaient une sorte de digue qui empêchait les autres glaces de briser le bateau, et nous nous trouvions dans une sécurité relative.

Vous voyez une photographie du bateau en hiver. Voici un petit iceberg : c'est un bloc très suffisant pour écraser le malheureux *Français*. Le bloc a été retenu par la chaîné A côté, contre la paroi du rocher, nous avons construit une route à laquelle on accédait par une passerelle. Elle était carrossable. Nos traîneaux, de 45 centimètres de largeur, pouvaient y passer facilemeut. Nous l'avons appelée avenue Victor-Hugo. Il fallait prendre certaines précautions. Le bateau pouvait être broyé ou devenir victime d'un incendie. Nous avions donc besoin d'un abri à terre avec les vivres nécessaires jusqu'à ce qu'on vienne à notre secours. Les chiens sont attelés. La maison est débarquée et nous partons vers l'intérieur de l'île. Ce n'est pas un travail aussi facile qu'on peut le croire, il faut briser une couche de glace de plus de 4 mètres pour trouver une base solide. Mais notre maison est terminée ; telle elle est encore à l'île Wandel, avec des vivres et des provisions pour servir de point de refuge s'il nous fallait revenir : pour servir aussi aux explorateurs futurs qui y trouveront un secours.

Pour mettre nos vivres en sécurité, nous avons construit un abri avec des blocs de glace coupés à la pioche ; nous avons construit un magasin, recouvert avec des toiles à voile. Nous avions une épicerie artistiquement organisée ; les pâtés de foie gras, les confitures, etc., ont joué un grand rôle dans notre destinée. A terre, tout près de notre magasin général, nous avons construit un village groënlandais : des maisons de glace, servant d'abattoirs, de boucherie, et des hangars pour mettre la graisse. C'étaient les phoques et les pingouins qui nous servaient pour notre nourriture et celle des chiens. Leur graisse nous était utile pour écono-

miser le combustible. Pour nos chiens, nous avions fait une niche, mais ils préféraient coucher au dehors.

Nous avions une assez grande quantité de mélinite que le Gouvernement français avait bien voulu nous confier. Nous l'avons installée loin du bateau. Nous avons eu beau mettre un petit drapeau rouge, avec un écriteau «dangereux» les pingouins sont venus installer leurs nids à côté. Nous avons installé notre observatoire scientifique, que nous avons appelé Observatoire Lockroy, formé autour d'un point central, la cabane magnétique en bois et en cuivre pour ne pas faire dévier l'aiguille aimantée. Il y avait des appareils installés pour la météorologie, l'électricité atmosphérique, etc.

Il nous fallait songer à notre nourriture. Il y avait à bord des vivres en grande abondance. Il y avait à terre de la viande fraiche. Ce sont les phoques et les pingouins qui en ont fait les frais. C'était un chagrin de les sacrifier, mais c'était une obligation. Une fois les phoques tués, ont les faisait tirer par les chiens. Ils étaient amenés à la boucherie et la viande était ainsi conservée dans une glacière naturelle et économique. Les pingouins avaient une chair excellente. Une autre ressource, c'était la pêche, au moyen d'un trou pratiqué dans la glace. Pendant l'hiver nous avons pêché jusqu'à 36 poissons dans une seule journée.

Ils avaient aussi un intérêt scientifique, et vous voyez ces poissons qui sont en train de sécher. Enfin, tous les jours, régulièrement, une corvée d'hommes était chargée d'aller chercher de la glace aussi belle et aussi propre que possible. Dans ces régions, il n'y a pas de sources d'eau fraîche. Il fallait faire notre eau douce. L'eau que nous avions était très pure, mais lorsque les hommes oubliaient de se laver les mains ou que les récipients avaient contenu du phoque ou du pétrole, nous étions obligés de boire de

cette eau. Cette glace était placée dans un récipient q devait servir à laver le linge. Le feu était allumé avec de l graisse de phoque ou des pingouins tout entiers. C'étai une grosse économie. Grâce à cette eau que nous avions économiquement, les hommes lavaient leur linge. Ils avaient des soins de propreté corporelle, et c'était une des choses des plus curieuses que de voir tout l'équipage, par 39 degrés au-dessous de zéro, dans le costume le plus simple, se laver avec de l'eau chaude, sur la glace. Ce n'est pas aussi pénible que cela peut en avoir l'air. Ce qui était plus difficile, c'était de faire sécher le linge. Nous avions essayé de l'étaler à l'air. Immédiatement, tout devenait aussi dur que des planches ; on aurait pu en construire des maisons. Il a fallu se résoudre à le faire sécher près des poêles qui étaient dans le bateau.

Une grande activité régnait parmi nous ; il fallait augmenter le poste, mettre des doubles portes partout, réparer les petites avaries qui avaient pu se produire. On a construit des instruments de toute espèce. Vous ne pouvez pas imaginer la quantité d'objets fabriqués par les hommes. La forge, le tour n'ont jamais eu un seul instant de repos. C'était pour les hommes, un plaisir et une distraction d'avoir un travail qui les amusât. En dehors de ce travail, il fallait entretenir notre village de glace, déblayer la route, souvent encombrée par la neige. Lorsque le bateau était bien enfermé dans la banquise, nous étions tranquilles. Cela ne durait pas longtemps. Un grand coup de vent brisait la glace la plus épaisse, et nous étions en danger. Les blocs de glace venaient frapper contre les parois. Nous étions obligés d'envoyer des hommes pour protéger le bateau, pour briser, à coups de pelles et de pioches, les glaces. Nous avons passé des heures de grande inquiétude. D'autre part, après ces grandes tempêtes, il y avait une accumulation de neige sur le bateau. Il fallait plusieurs jours

pour déblayer. Enfin, si l'équipage était occupé, nous-mêmes étions absorbés par les observations scientifiques, qui étaient le véritable but de notre expédition, et les hommes nous aidaient.

Vous voyez l'observatoire de M. Rey. Ici un des hommes faisant passer devant l'objectif un énorme pétrel, de 2m50 de large. Il a été empaillé par Turquet, pour enrichir nos collections. Vous me voyez en train de chercher de l'eau de la fonte d'un iceberg, pour en examiner les microbes. M. Matha, lieutenant de vaisseau, fait de l'hydrographie, et vous devez vous rendre compte de la difficulté, avec 30 degrés au-dessous de zéro, quand il faut toucher au métal des instruments. Enfin, nous avons fait, avec Pleneau et Gouadon, de longues excursions sur la glace, au moyen de skis (grands patins en bois) qui permettent de marcher rapidement sur la neige et de passer sur des couches de glace peu épaisse, qui ne supporteraient pas un homme, sans cela.

Ces excursions nous ont conduit loin. Elles nous permettaient de recueillir des échantillons géologiques, classés par M. Gouadon ; elles nous permettaient aussi de faire des photographies. Notre photographe, Pléneau, en a rapporté plus de 4,000. Pendant ces excursions, nous nous livrions à de longues conversations qui portaient généralement sur des problèmes de philosophie transcendante. Lorsque le soir était venu, on nous apportait la soupe. Elle était dévorée avec le plus grand appétit dans la salle qui nous servait de salle à manger, de salon et de bureau. Dans cette salle, le meuble le plus soigné est le poêle. Enfin, vous voyez accumulés des vêtements, des bottes, des fourrures mouillés par la neige, etc. Vous voyez deux de mes collaborateurs en train de jouer avec un de nos chats. L'un est couché malade dans sa caisse ; l'autre était bien portant. Ils avaient été amenés pour faire la chasse aux rats qui ont vécu avec nous. Ce chat bien portant était très

bien avec les rats, et nous l'avons trouvé couché avec une rate qui était en train d'allaiter ses petits. Vous voyez aussi le portrait de notre Président, M. Loubet, qui avait bien voulu nous aider le premier dans notre entreprise.

Pendant le repos, nous avions souvent des visites. Vous voyez deux de nos chiens ; nous avions un autre compagnon, un autre visiteur, le cochon Tobie. C'est un cochon illustre. Il avait fait partie de l'expédition de *L'Uruguay*. A notre départ de Buenos-Aires, le commandant Prizar le lança dans notre bateau en disant : « Il a été notre Mascotte, il sera la vôtre ». Il est mort le 11 décembre. Nous l'avons beaucoup regretté. C'est le seul membre de l'expédition antarctique qui soit là-bas dans les glaces !

Il fallait trouver pour les hommes une occupation pour le soir, chercher à les distraire. Nous avons institué une série de cours. Tous les soirs, pendant neuf mois de séjour, nous allions, trois de l'état-major et moi, donner des leçons à l'équipage. De cette façon nous avons instruit les hommes. Il y en a deux qui sont en état de passer l'examen de capitaine au long-cours. Non seulement nous les avons instruits, mais nous pouvions, par ce moyen, tout en gardant les distances, causer avec eux, savoir leurs désirs, leurs peines, leurs petits chagrins et y parer sans en avoir l'air. Les quelques heures ainsi passées tous les soirs ont été très agréables, et je crois que les hommes en ont conservé un excellent souvenir. Il ne se passe pas une semaine sans que je reçoive une lettre de ces braves gens, qui me rappelle le bon temps de là-bas.

Les soirées dans le poste se passaient aussi à s'amuser. Un de nos matelots fait un petit modèle de bateau. *Le Français* était devenu un véritable musée de marine. Il fallait soigner aussi les chiens. Enfin, quand on n'avait rien à faire on se faisait couper les cheveux ; les hommes laissaient pousser leurs cheveux pour avoir le plaisir de se les

faire couper. Les jours de fête, à nos anniversaires, à ceux des hommes, aux fêtes nationales, le bateau était pavoisé, le 14 Juillet, le 25 mai, fête de la République Argentine, on buvait du champagne. Ces fêtes étaient accompagnées de séances sportives, on faisait des courses remarquables. Les hommes ont parcouru des kilomètres et des kilomètres, et mêmes des médailles ont été décernées ; la première était en cuivre ; la seconde était en fer blanc ; la troisième n'avait qu'un simple diplôme. La plus franche gaîté régnait entre l'arrière et l'avant. Même pendant l'hiver, nous avions des camarades qui nous ont été d'un grand secours, ce sont les cormorans. Vous les voyez installés sur leur nid, très élégants. Ce sont d'excellents ménages. Le mari et la femme passent leur temps à se bécoter, à se faire des manières. Ce sont des animaux très exacts ; ils partent et reviennent tous les jours à la même heure. A leur retour nous étions sûrs qu'il était juste trois heures un quart. Ces animaux construisent leur nid avec des algues qu'ils vont chercher au fond de la mer. Ce sont des merveilles d'architecture. Nous avions d'autres camarades, les chionis, ressemblant à des pigeons aux pattes palmées. Ils sont sur un glaçon, à l'arrière du bateau, mangeant les détritus que nous jetons. Ils venaient même à bord manger dans notre main. Voici d'autres photographies de cormorans : les petits vont chercher leur nourriture dans le gosier de leur père et de leur mère. Voici les phoques ; nous en avions suffisamment pour notre alimentation et pour le combustible. En voici une des bandes les plus nombreuses. 45 ou 46, de 3 ou 4 espèces. Nous avons pu rapporter quelques échantillons de toutes les espèces. Ce sont des animaux extrêmement bons, il faut les taquiner beaucoup pour les forcer à faire la grimace. C'était un gros chagrin de les sacrifier. Lorsque la mer est prise, les phoques font avec leur crâne, un trou, et viennent respirer à la surface de l'eau. Il arrive quelquefois

que vous passez au travers de ces trappes ; lorsque vous sortez de l'eau les vêtements gèlent immédiatement et vous vous trouvez dans une armure économiquement fournie. Nous étions entourés fréquemment parla glace. Vous voyez l'aspect de cette banquise semée d'icebergs. Cela ne durait pas toujours ; un coup de vent de N.-E., la houle brisait tout cela. Quelques heures après lorsque la tempête était calmée, cette banquise était détruite, c'était extrêmement désagréable et gênant. Quand nous partions, nous n'avions jamais la sécurité de pouvoir revenir, et c'est ainsi que l'ile fut séparée de notre navire pendant soixante jours. Puis la mer était prise de nouveau ; la gelée revenait. Voici de la jeune glace formée en quelques heures, des losanges entrelacés les uns dansles autres. Vous voyez sur les bords de ces morceaux de glace le givre qui est venu s'accumuler, formant des fleurs très élégantes. Voyez le long d'un paratonnere l'accumulation de givre produite en quelques heures.

Malgré les difficultés, nous avons fait de grandes excursions le long des falaises de glace, même en plein hiver. Au début, nous prenions de grandes précautions pendant ces excursions, nous attachant avec des cordes dans le cas où l'on serait tombé. Puis nous avons supprimé ces précautions ; ces excursions étaient limitées à la destruction des glaces dues à la houle. Aussi nous avons pris une baleinière ; c'était pénible et dur. En effet, quand il fait 39° de froid et qu'il faut manier des avirons et des gaffes, on souffre de l'onglée. Nous avons pu arriver à une petite ile avoisinante pour établir un poste de vivres. Nous avons construit une maison. Voici comment elle était faite : deux grands rochers séparés par une fente. Nous avons bouché la partie antérieure de la fente ; nous avons fait de même à l'arrière ; le tout a été recouvert d'une toile à voile, nous avons mis notre pavillonet nous sommes entrés dans notre

demeure. Nous y avons vécu des semaines. Vous me voyez en train de faire la cuisine : c'était pour tricher sur les vivres. Il fallait économiser, au cas où un accident serait survenu. Cette cuisine était appréciée alors, mais lorsque nous sommes revenus, les camarades prétendaient qu'elle était ignoble. Nous ne possédions qu'une seule casserole : on y faisait tout. Le lendemain matin, il y avait les restes de la veille, le tabac qui avait pu y tomber, du sucre, du café, de la viande. C'était très bon pour la santé, mais une fois revenu dans les pays civilisés, on trouvait cela inférieur. De nombreuses ascensions ont été faites et nous avons pu faire des observations intéressantes. Elles étaient faites par M. Gouadon et un guide des Alpes. Cette photographie a été prise à 850 mètres de hauteur. Dans un coin vous voyez un petit point noir, c'est *Le Français* et notre station d'hivernage.

Dès que le printemps fut arrivé, nous avons été visités par les véritables habitants de l'Antarctique. Ce sont les pingouins. Il y en a des milliers et milliers. Ils viennent s'installer en villages. Ces pingouins ont un aspect bizarre, grotesque. Les premiers explorateurs les ont comparés à des petites filles avec des tabliers blancs, d'autres à des dominicains. Ils sont très drôles, très intéressants. On a tort de comparer les hommes aux pingouins, c'est une injure que l'on fait à ces animaux. Ils sont très doux, très bons et ne se font jamais de mal l'un à l'autre. Ils ont environ 70 centimètres de hauteur. Vous les voyez en train de se promener sur la glace. Ils vont à leurs affaires, qui consistent à chercher leur nourriture et celle de leurs petits. Ils prennent toujours le même chemin et finissent par creuser de véritables sentiers (vous voyez ces sentiers aboutissant à l'eau). Puis les pingouins se groupent avant d'aller se lancer à la pêche.

Après une conversation très vive et très animée, car je

crois qu'ils communiquent entre eux, l'un d'eux pous un certain cri répété par tous les autres, et tous se jettent l'eau. Ces animaux sont merveilleux, une fois dans l'eau ils remontent à la surface pour redescendre et ce n'est pas à tort que Michelet les a appelés oiseaux-poissons. Ils sautent sur les rochers et les sauts qu'ils font sont étonnants : 2m 50, s'il vous plait ! Ils remontent à leur village, ils grimpent sur leurs rochers à l'aide de leur bec et de leurs ailerons.

Vous les voyez regardant avec mépris ce pétrel. Le pétrel joue le rôle d'employé des pompes funèbres. Dès qu'un pingouin est mort, le pétrel engloutit le cadavre. Ce sont de magnifiques animaux ; ce sont aussi des animaux gauches et ridicules. Il leur faut un élan pour se lancer ; il leur faut un petit tremplin. Mais une fois qu'ils se mettent à planer, ils planent d'une façon merveilleuse. Les pingouins, quand nous allions les visiter, nous envoyaient une députation, et nous entrions dans leurs villages, et c'était avec eux de longues conversations. Vous me voyez en train de leur raconter les merveilles de Paris !

Pour couver leurs œufs, les pingouins construisent des nids : ce sont des petits murs de pierre. Un petit cercle, fait avec de petites pierres, juste suffisant pour empêcher les œufs de rouler. C'est un travail dur et difficile pour eux. C'est peut-être la seule cause de discussion entre les pingouins. Cette question de mur mitoyen est très grave et les autres pingouins se mettent contre le voleur, quand, ce qui arrive fréquemment, une pierre est dérobée au nid du voisin. Lorsque les nids sont construits, les pingouins pondent leurs œufs, et vous allez voir de petits pingouins soignés par leurs parents. Tantôt le père va à la pêche, tantôt la mère. Ceux qui restent s'occupent des petits et les protègent contre le vent. Lorsque les petits deviennent plus grands, les deux parents vont à la pêche et des gardiens spéciaux s

chargent de sept ou huit pingouins. Le pingouin nourrit son enfant de la même façon que le cormoran. Quand un petit pingouin grandit, il est ridicule quelque temps, mais bientôt son duvet tombe et il devient aussi élégant et aussi propre que ses parents.

Il y avait aussi des mouettes et des mégulestris. Ce sont des oiseaux ressemblant au corbeau. Ce sont les ouvriers de la voirie. Les pingouins étaient devenus nos amis ; vous les voyez en train d'écouter une des nombreuses auditions de phonographe. Ils semblent apprécier beaucoup le talent de l'artiste puisque l'un d'eux est entré presque entièrement dans le pavillon, probablement pour l'entendre mieux.

Nous voici arrivés au printemps. Les excursions deviennent de plus en plus fréquentes. Nous avons découvert cette jolie grotte. On y pénètre avec une embarcation en toile. C'est merveilleux de lumière. Dans l'Antarctique les couleurs que l'on voit très peu sont le blanc et le noir. La glace est bleue et prend des teintes variables suivant l'état du ciel. Nous voici dans l'intérieur de la grotte avec de grands stalactites.

C'est au printemps que les pingouins pondent des œufs. Nous leur prenions leurs œufs et nous les mangions. C'est ainsi qu'en trois mois, nous avions absorbé 8,000 œufs. Les pingouins n'étaient pas contents, mais c'est avec plaisir que nous voyions arriver les omelettes sur notre table. C'est au printemps que la rare végétation de l'Antarctique se montre : mousses, lichens, graminées. Ce sont des espèces très intéressantes. C'est le moment ou jamais de tenter notre raid vers le sud. Nous voulions savoir si le grand détroit de Bismarck existait là où le supposait de Gerlache, ou n'existait pas, ou se trouvait ailleurs. Nous voulions y aller sur la glace, mais les modifications de cette glace ne permettaient pas de le faire à pied. Il fallait le faire avec une embarcation. Pour cette expédition, nous

étions cinq: deux collaborateurs, deux matelots et moi-même Il fallait porter des vivres, une tente. Nous commençons alors une navigation très difficile et très pénible. Il faut traverser cette accumulation de glaces et, pour faire 30 mètres, il faut deux à trois heures. Nous arrivons à la traverser en pous sant avec les avirons et nous flottons en mer libre; la navigation devient plus simple.

Nous longeons cette grande muraille de glace ; notre route est par ce petit détroit. Nous voilà bientôt repris dans la glace. Il faut recommencer le dur métier de pousser la glace. Le soir, nous établissons la tente, où nous passons une nuit mouvementée. Le dégel arrive et nous nous réveillons dans une mare d'eau : les casseroles flottent. Mais ce qui est plus grave, c'est que nous avons un trou dans notre embarcation. Nous la réparons avec une boîte de conserves, au grand étonnement des pingouins. Nous arrivons à notre second campement ; un pingouin, étonné, vient voir le spectacle et va en chercher deux autres. Le lendemain, nous continuons notre route, mais pas pour longtemps, en eau libre. Il va falloir cheminer sur la banquise. Ce n'est pas facile ; l'embarcation pèse 900 kilogrammes. Nous hissons l'embarcation sur la glace et nous la tirons centimètre par centimètre. La glace est formée d'une première couche mince pouvant supporter le poids de deux hommes. Deux hommes se mettent en avant et deux à l'arrière. Cette couche est séparée d'une autre par 25 centimètres d'eau, de sorte que, quand la glace casse, on se trouve dans l'eau et on n'avance que de quelques centimètres à la fois. Quelquefois nous faisions 50 mètres d'une seule poussée. Quelquefois aussi, nos bras étant insuffisants, il fallait installer un palan pour dégager notre embarcation et reprendre notre route. Nous l'avons fait pendant des heures et des heures, travaillant de douze à dix-huit heures par jour. Nos corps, couverts de sueur, se transformaient en carapaces de glace, et

nous n'avions pas de temps à perdre. Nous avons vécu douze jours entièrement dans l'eau jusqu'aux genoux, sans sécher nos habits, et aucun de nous n'a songé à se plaindre. La seule chose qui nous ait fait souffrir, ce sont les ophtalmies: nos yeux ont souffert énormément; il semblait que nous avions une poignée de poivre que nous ne pouvions enlever. Il fallait entourer nos yeux d'un bandeau, et l'un de nous dirigeait. Malgré cela, la gaîté n'a pas cessé une minute de régner.

Les pingouins sont venus nous rendre visite. Quand ils sont pressés, ils se couchent sur le ventre, et avec leurs ailerons, se poussent en avant. Nous sommes au cap Tuxen, à 800 mètres de hauteur. Derrière ce cap, nous avons vu et exploré une côte, qui se continue, et c'est l'embouchure orientale du détroit de Gerlache qui est le détroit de Bismark découvert par le baleinier allemand *Dalmann*. Ce sont les Allemands, dans une expédition, qui ont retrouvé pour la première fois et ont prouvé l'existence de l'île de la Circoncision, découverte en 1786, et ce sont des Français qui ont prouvé l'existence de ce détroit de Bismark, découvert par un Allemand en 1873. Nous sommes donc quittes de ce côté.

L'intérieur de notre tente : c'est là, où après le dur travail, nous nous couchions et nous passions des heures agré ables dans des sacs en peau de renne. Nous avons pris une photographie dans la région qui nous entourait; ce qui était considéré comme un détroit n'était qu'un énorme glacier. Nous revenons à bord par le même procédé avec des petites variantes, au grand étonnement des phoques, nous arrivons à un petit groupe d'îles, et nous trouvons un détroit avec une barrière : c'est un énorme iceberg. Cet iceberg nous rappelle un souvenir : au moment où nous avons passé, il a commencé à osciller, et on put craindre qu'il chavirât, et si une masse semblable s'était retournée, notre embarcation aurait été coulée et brisée. Nous revenons à bord et nous

rouvons le bateau en plein armement. Le lieutenant de vaisseau Matha avait tout préparé pour la campagne d'été. La cheminée avait été remise à sa place, la voilure réparée et des provisions avaient été ramenées à bord.

Nous construisons à terre un cairn sur lequel nous mettons une plaque commémorative avec nos noms, et qui servira de point de départ pour une exploration qui aurait lieu dans ce pays. Mais lorsque tout cela est terminé, le bateau est toujours enfermé dans la glace. Le seul moyen, c'est de faire un chenal dans cette glace, de creuser un petit canal qui permettra de gagner l'eau libre. Pour cela nous commençons par nous servir de la mélinite, mais cela fait beaucoup de bruit pour rien. Ce sont de gros trous qui sont produits par cette explosion. Ce ne sont pas les fentes que nous espérions. Cependant nous avons pu nous servir plus efficacement de la mélinite et déterminer des fentes. Le travail n'allait pas vite. Nous avons pris le vieux moyen : les scies, les pioches et les pelles, et nous avons creusé ce chenal. Ce chenal nous servait aussi pour la pêche. Enfin, le 17 décembre, le chenal est grand et vaste. Un petit coup de vent du sud, et la glace sera enlevée. Les dernières provisions sont amenées à bord, le bateau va être prêt à partir. Nous restons un jour de plus, c'est le 25 décembre. Noël est célébré au moyen d'un arbre en carton que l'on avait pris au départ. Après avoir réveillonné, l'arbre a été porté dans notre maison. C'est le seul arbre du Pôle sud !

Le lendemain matin, à quatre heures, je suis monté sur la petite colline pour dire adieu à notre île. C'est une partie de nous-mêmes que nous quittions. Il faut dire adieu à une vie pour entrer dans une autre. Cela a été pour nous un chagrin, une émotion de quitter cet endroit où nous avions été très heureux et où nous avions pu accomplir la tâche que nous nous étions proposée au départ. Le pavillon de pilote a été hissé au mât de misaine. Nous nous sommes

dirigés vers le Nord, car l'état des glaces était tel que nous ne pouvions passer par une autre direction. Nous espérions trouver un chenal au large, qui nous permette de revenir vers le sud, et nous arrivons dans une petite rade que nous appelons Port-Pingouin, avec un excellent mouillage. C'est une découverte importante. Nous avons eu la chance de trouver ce mouillage où des baleiniers pourraient s'installer. Je ne manquerai pas de dire combien cette pêche doit être utile. Les Argentins font une pêche à la baleine très importante, qui représente un chiffre considérable.

Nous nous dirigeons vers le large. Nous passons près d'un iceberg qui dépasse 95 mètres. Nous sommes pris par une de ces effroyable tempêtes dont je vous ai déjà parlé. Au lieu de rester au vent, nous venons nous mettre à l'abri derrière cette muraille de glace. Nous continuons notre route cette fois vers le sud ; nous avons supporté la tempête la plus effroyable; notre bateau marchait à six nœuds. Nous devions passer entre deux icebergs. On voyait une énorme masse de glace ; nous nous trouvions aussitôt nez à nez avec un autre iceberg. Le timonier met barre droite et nous passons à travers les deux icebergs.

Nous sommes arrivés en vue de la terre Alexandre-Ier. Nous n'avons pas pu y débarquer, à cause d'une banquise impénétrable. Nous avons tourné la banquise, cherchant un point où nous pourrions arriver jusqu'à terre, et nous sommes arrivés au pied de cette terre nouvelle que nous avons appelée Terre Loubet. Il n'y avait pour longer cette terre qu'un chenal d'un mille de large environ encombré d'icebergs, dont je vais faire défiler quelques-uns sous vos yeux. Tout à coup, le bateau monte sur un rocher à fleur d'eau, s'engageant jusqu'à la passerelle. La voie d'eau est grave ; on se met aux pompes et au milieu de l'émotion, je n'ai pu faire autrement que de me rappeler les problèmes faits en classe : une pompe vide tant ; il entre tant. Com-

bien en reste-t-il ? Dans ce cas la solution était facile : on enlevait juste la quantité qui entrait. Vous vous rendrez compte de la situation critique dans laquelle nous nous trouvions. Comment allions-nous traverser ce passage avec un bateau avarié, que faire le long d'une falaise de glace impossible à escalader et menant d'ailleurs à un glacier sans ressources ? Si le bateau avait coulé, nous ne nous en serions jamais tirés. Nous n'avons pas perdu espoir et nous avons pu nous tirer d'affaire. D'un commun accord, nous avons décidé que si nous étions dans l'impossibilité d'aller vers le sud, nous continuerions nos travaux jusqu'au bout. C'est ainsi, qu'avec un bateau avarié, nous avons continué à faire l'hydrographie de la côte où nous nous trouvions. Nous avons continué notre route, et nous avons eu à subir une tempête épouvantable. Cette tempête nous a rassurés, car l'avarie n'augmentait pas. Nous avons reçu vers le milieu du mois un coup de mer formidable; le bateau a été couché par ce coup de mer ; une embarcation a été brisée. Tout ce qui était pas amarré sur le pont a été enlevé. Mais ce coup de mer a refoulé un des bordés qui se trouvaient disjoints et nous avons pu nous contenter de ne pomper que vingt heures par jour.

Nous revenons vers Port-Pingouin et nous mouillons dans cette excellente rade. L'équipage goûte un repos bien gagné. Malgré cela le guide et le quartier-maître ont voulu tenter l'ascension d'une montagne de 1.500 mètres. Ce fut une belle réussite, ils ont rapporté des documents intéressants. Ce pic a été appelé Louis de Savoie. Après avoir exploré une petite baie avoisinante nous allons changer les documents d'un cairn, placé par nous l'année précédente et qui, n'ayant pas été retrouvé par les Argentins, a pu faire croire que nous étions perdus. Nous avons continué nos travaux.

Nous nous sommes dirigés vers la République Argentine

Ce n'est qu'après une navigation assez dure que nous sommes arrivés à Puerto Madryn où nous avons trouvé bon accueil, comme toujours. Je me suis alors tourné vers ceux qui m'accompagnaient et j'ai vu des hommes, bien fatigués et épuisés, mais tous étaient vivants : c'était le principal. Après l'accueil qui nous a été fait en République Argentine, ce sont des hommes bien portants qui sont revenus en France. Il y a eu des malades. M. Matha a été près de la mort. C'est cependant un de ceux qui a le plus donné de sa personne. Notre campagne avait été heureuse. Lorsque nous sommes arrivés à Buenos-Aires, le Gouvernement Argentin avait envoyé des remorqueurs à notre rencontre ; il nous a reçus avec des honneurs dont nous n'étions pas dignes. La colonie française est venue noue apporter les félicitations de la mère-patrie. L'expédition était terminée et nous étions tous satisfaits du résultat obtenu.

Donc, au point vue géographique, cette expédition a été utile à quelque chose. Au point de vue des autres travaux scientifiques, extrêmement importants, d'après les savants occupés à les étudier, les résultats peuvent être mis en parallèle avec ceux des autres pays. Le Gouvernement français nous a honorés, il nous a fait l'honneur de nous ramener à Toulon sur un navire de guerre. Nous lui avons été extrêmement reconnaissants.

D[r] CHARCOT.

L'AUTONOMIE DU PORT DU HAVRE [1]

Messieurs,

Votre aimable et distingué Vice-Président, M. Guitton, a bien voulu m'inviter à vous faire une causerie sur l'Autonomie du Port du Havre. Le programme qu'il m'a tracé tient en quelques mots : résumer sommairement les remarquables rapports de MM. Godet et Maurice Taconet, et vous faire connaître l'état actuel de la question et les résultats qu'on peut espérer de l'initiative prise à cet égard par nos Corps élus.

Après avoir étudié et commenté ces rapports et essayé de répandre, par des articles de presse, les principaux arguments qui appuient la revendication de l'autonomie de notre port, j'aurais eu mauvaise grâce à me dérober à l'occasion d'entrer en contact avec l'élite d'hommes instruits et pratiques qui dirige la Société de Géographie Commerciale du Havre. La présence à cette réunion de M. le Commandant de Port, membre de la Société, et d'un délégué de la Chambre Syndicale de MM. les capitaines au long-cours, manifeste l'intérêt que soulève cette question parmi les hommes les plus compétents et les mieux qualifiés pour émettre des avis éclairés en fait d'Administration et de Travaux des ports. La cause de l'autonomie des ports de commerce a une portée générale ; elle concerne des intérêts nationaux, ceux de notre commerce extérieur et de notre

---

(1) Causerie faite à une réunion du Comité de la Société de Géographie Commerciale du Havre.

marine marchande. Mais il nous est bien permis au Havre, de joindre à ces considérations d'un ordre supérieur, celle des besoins immédiats et urgents et de l'avenir de notre port, puisqu'aussi bien il est le second de la France et un organe important de l'activité commerciale et maritime du pays. Au point de vue local, l'autonomie est une question vitale, parce qu'un régime d'émancipation administrative et financière est la clef de toutes les améliorations et transformations matérielles que réclame le Havre pour s'adapter à sa fonction de grand port moderne, et parce que le régime actuel de centralisation étatiste lui offre de moins en moins des chances de réaliser ces progrès nécessaires.

Dussions-nous être en France, avec Marseille, le seul port auquel convienne actuellement cette réforme, notre revendication n'en serait pas affaiblie.

L'Espagne, l'Italie, en s'écartant du régime de centralisation, n'instituent que progressivement des grands ports autonomes. Il ne serait pas difficile de démontrer que, plus que tout autre port français, le Havre a souffert du régime actuel et, d'autre part, le Rapport de M. Maurice Taconet justifie de ressources existantes et à créer qui réduisent à bien peu de chose l'effort financier demandé à l'Etat pour ériger le Havre en port autonome.

I

Il est malheureusement trop aisé de faire au Havre le procès de la centralisation administrative d'après les résultats que nous avons sous les yeux. On a gâté notre port en construisant sans plan d'ensemble des pièces fragmentaires, des ouvrages mal agencés, mesquins, et toujours de dimensions insuffisantes qui, au moment de leur inauguration, sont déjà en retard sur les progrès accomplis, et condamnés par suite à être annihilés dans un avenir prochain.

M. Yves Guyot a dit que les ouvrages en cours d'exécution, c'est-à-dire la nouvelle entrée et ses accessoires, quai de marée et sas, feraient du Havre un port démodé au moment de leur achèvement. Cette appréciation sévère peut être vraie dans un sens absolu si l'on considère les progrès généraux de la construction navale et la transformation des ports. Mais on l'a bien souvent faussée dans des articles de journaux et de revues, où on s'en sert pour proclamer la prétendue supériorité de Brest ou de Cherbourg comme futur port d'attache de la ligne transatlantique française, Le Havre maintient sans peine sa suprématie sur tous les ports français de la Manche et de l'Océan et ses avantages naturels, géographiques et hydrographiques, joints à sa situation acquise de grand marché commercial, lui permettent de faire encore, en Europe, figure de grand port. Mais les fautes accumulées par l'Etat compromettent cette situation et, pour la maintenir, et à plus forte raison pour regagner le terrain perdu, un effort vigoureux et immédiat est nécessaire.

Est-ce l'Etat qui est capable de l'accomplir ? Il est toujours l'Etat centralisateur, c'est-à-dire un pouvoir anonyme un maître absolu et irresponsable, dont l'activité se consume dans le formalisme et la paperasserie. Ne rien faire est une forme déplorable de l'imprévoyance ; mal faire est souvent pis, parce qu'on barre la route aux améliorations futures. Plusieurs fautes de cette nature ont été commises dans l'aménagement du port du Havre. Je n'en citerai qu'une, qui suffit actuellement à jeter le discrédit sur lui aux yeux des étrangers comme des Français. En choisissant mal l'emplacement des formes sèches, on a rendu impossible leur agrandissement au-delà de certaines dimensions. Les conséquences de cette erreur sont déplorables ; non seulement il a fallu accommoder *La Provence* à la taille de notre forme de radoub, mais l'effet des ouvrages

actuellement en cours se trouvera paralysé en ce qui concerne notre ligne transatlantique, dont les paquebots se réparent nécessairement à leur port d'attache. Sans doute notre beau transatlantique neuf fait actuellement bonne figure grâce à l'habileté de ses constructeurs et de ses conducteurs ; mais combien relatif et éphémère est le succès qu'il a récemment remporté sur un de ses rivaux, et à quelle distance sera reléguée la ligne française avec ce paquebot, après la mise en service des deux nouveaux « Cunarders » de 32.500 tonnes de jauge et de 24 à 25 nœuds de vitesse et du géant allemand de 35.000 tonnes qu'on leur opposera en 1908. L'échéance du contrat postal vient en 1911 ; à une date prochaine, la Compagnie Générale Transatlantique devra obtenir du Gouvernement et du Parlement l'allocation d'une nouvelle subvention, et le port du Havre sera certainement rendu responsable de l'infériorité de nos paquebots, en dimensions et en vitesse. Brest construit actuellement sa grande forme de radoub de 230 mètres de long. Si, en 1898, la lutte avait déjà été chaude, dans quelles conditions déplorables le Havre, incapable de réparer un paquebot plus grand que *La Provence*, l'affrontera-t-il la prochaine fois ? Pourtant, rien n'est encore décidé quant à l'emplacement de cette forme-sèche, et il paraît à en juger par les récents articles de M. Brindeau et les réponses qu'ils ont suscitées, que toutes les solutions envisagées sauf une, qui fait partie d'un plan d'ensemble, offrent de graves inconvénients techniques. Ce sera sans doute parfait de créer un nouveau bassin avec des quais à grande profondeur et une grande forme-sèche au sud du nouveau port et du bassin de l'Eure ; malheureusement, sous le régime actuel et à moins que nous n'obtenions l'autonomie immédiatement, on ne peut considérer ce projet que comme une satisfaction platonique, et en tout cas lointaine, en face de besoins d'une extrême urgence, tel que celui d'une

grande forme-sèche. Combien d'années faudra-t-il pour dresser les plans, remplir toutes les formalités, faire voter par les deux Chambres, la loi déclarative d'utilité publique, les allocations de crédits et enfin exécuter les travaux ? Et obtiendra-t-on même une contribution de l'Etat, étant donné la situation financière embarrassée et les grosses charges en perspective, lois sociales, retraite ouvrières, etc. ?

L'avenir immédiat du Havre dépend de la réalisation à bref délai d'un programme complémentaire de travaux, indispensable à sa mise en état. Avec le maintien du régime actuel, tout est incertain et problématique. L'autonomie nous conduirait à une prospérité certaine. Notre port, dégagé des liens étroits de la centralisation, doué dans les limites raisonnables de son indépendance financière et administrative, commanderait, exécuterait et paierait ses travaux, à l'exemple des ports étrangers, ses concurrents. Seul, un pouvoir local responsable, émanation de tous les intéressés, est capable de diriger avec intelligence, méthode et activité, un grand port de commerce comme le nôtre, qui dispose de ressources financières considérables et réunit toutes les conditions d'une vitalité puissante. La preuve en est faite, tant par le succès des ports autonomes, que par l'échec de ceux qui sont organisés en service d'Etat.

Tous les grands port étrangers jouissent de leur autonomie sous des formes diverses ; tous sont administrés par un pouvoir local, corporations électives, (sortes d'établissements publics,) ou Sociétés commerciales en Angleterre, Municipalités en Belgique et en Hollande, Etats particuliers de Hambourg et de Brême, Consortium autonome à Gênes, (régime mixte qui combine l'action du pouvoir central avec celle des intéressés locaux et régionaux).C'est un fait indéniable que Liverpool, Southampton, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Brême, Gênes, pour ne citer que nos principaux concurrents, se sont agrandis et transformés

rapidement et économiquement, et qu'ils poursuivent sans relâche l'œuvre coûteuse de leur adaptation aux nécessités créées par l'accroissement du trafic et par les dimensions actuelles et à prévoir des plus grands navires. Tout marche de front dans les travaux de ces ports ; ouverture de bassins et de formes de radoub, développement des surfaces des terre-pleins des quais, approfondissement à 10 ou 12 mètres des accès et des ouvrages destinés à la grande navigation. Le projet colossal récemment voté pour l'agrandissement et l'extension d'Anvers, qui triplera la puissance de ce port et coûtera plus de 250 millions, offre l'exemple le plus grandiose du résultat de la collaboration d'un Etat avec une Ville maritime, maîtresse de son port.

Un enseignement précis se dégage de ces comparaisons si désastreuses pour nos ports, et la leçon est dure et concluante.

C'est parce qu'ils ne dépendent que d'eux-mêmes, bien qu'aidés souvent de subventions de l'Etat, que les ports autonomes, libres de leurs mouvements et disposant de l'intégralité de leurs ressources, peuvent marcher rapidement de l'avant. Les nôtres, au contraire, étroitement liés au budget de l'Etat, enserrés et ligottés dans un réseau d'entraves et de formalités de toutes sortes, dénués de toute initiative, demeurent dans le statu quo ou n'accomplissent, d'un pas hésitant et mal assuré, que des progrès extrêmement lents. Aucune tribune havraise ne se prête mieux à cette leçon que celle de la Société de Géographie commerciale ; le sujet de l'autonomie du port, éclairé par ces comparaisons, entre de plein-pied dans le champ ordinaire de vos études. La condition administrative et financière des ports fait partie intégrante de la géographie politique commerciale et économique ; ce chapitre est en relation étroite avec les statistiques comparées du trafic, car le régime des ports est fonction de leur prospérité. Il serait du reste oiseux d'insis-

ter sur ces considérations accessoires, puisque, aussi bien, la Société de Géographie Commerciale a le caractère d'une institution havraise. Elle est un des principaux organes de la vie intellectuelle d'une grande cité d'affaires, et maintenant que nos corps élus ont posé la revendication de l'autonomie comme le seul moyen de soutenir la lutte internationale et de faire dans le monde figure de grand port, son patriotisme local l'incitera certainement à s'employer activement à la propagande et à la vulgarisation de cette idée.

II

C'est aux sources mêmes, c'est-à-dire dans les Rapports faits au Conseil Municipal et à la Chambre de Commerce, et dans les considérants et les vœux adoptés par ces Assemblées qu'il convient de rechercher la définition et le but de l'autonomie du port du Havre.

MM. J. Rœderer et J. Couvert ont mentionné la question à la Chambre de Commerce. MM. Godet et Maurice Taconet, en ont été, en la rapportant, devant nos deux Assemblées, les promoteurs les plus actifs.

M. Godet est l'auteur d'une première étude (publiée en brochure) et du vœu émis par le Conseil Municipal le 12 avril 1904 ; M. Maurice Taconet a présenté, à la fin de 1905, à la Chambre de Commerce, qui l'a adopté, un magistral rapport, qui est un volume.

Le vœu, fortement motivé par des considérants développés, adopté par le Conseil Municipal sur la proposition de M. Godet, rappelle les avis décisifs formulés par les Congrès nationaux de Travaux publics en 1900 et 1903 en faveur de l'aménagement et de l'approfondissement du port du Havre en vue des nécessités du port d'attache de la ligne postale transatlantique française ; il précise que la condition primordiale, dont l'accomplissement s'impose à

bref délai, est la possibilité de recevoir à toute heure les plus grands transatlantiques dont la construction est décidée ou simplement prévue, et il se termine par le dispositif suivant :

N° 3. — « Que pour assurer la conception et l'exécution rapide des grands travaux indispensables, tout en réservant les droits supérieurs de l'Etat, la Ville du Havre représentée par ses autorités locales (Municipalité, Chambre de Commerce) soit mise en possession de son établissement maritime et soit autorisée à l'exploiter elle-même sous le régime de l'autonomie. »

L'insuffisance manifeste des travaux en cours et du port dans son ensemble est la base de cette revendication. On a reproché à M. Godet d'employer la manière forte et de malmener quelque peu le port du Havre.

Il a répondu, avec raison je crois, que l'optimisme officiel ne trompe personne. Le mal est grand et profond, et mieux il sera connu, plus la nécessité d'un remède prompt et énergique s'imposera. Ce n'est pas par des critiques volontairement édulcorées qu'on secouera l'opinion et qu'on forcera la main aux pouvoirs publics.

M. Godet a attiré l'attention en poussant ce cri d'alarme et il a passé la parole à la Chambre de Commerce.

Le magnifique rapport de M. Maurice Taconet a traité la question avec beaucoup d'ampleur et de force, dans la dialectique comme dans la documentation, tant en ce qui concerne l'examen et la critique générale du régime français et des régimes étrangers, que sur le point spécial de l'application de l'autonomie à notre Port. Il a démontré l'urgence de cette réforme, et ébauché le mode de fonctionnement administratif et financier du Port autonome du Havre, aux mains d'un Conseil administratif composé de représentants des intérêts locaux et des intérêts généraux, de délégués de la Chambre de Commerce et de la Ville, du Département et

de l'Etat. Sa proposition s'appuie sur une démonstration qui, au point de vue financier, est d'une portée capitale : c'est celle de la possibilité d'équilibrer un budget autonome, en payant les dépenses de transformation et d'agrandissements du port, sans demander à l'Etat aucun sacrifice nouveau.

Depuis 1890, l'Etat a reçu au Havre, tant par le produit des taxes qu'il perçoit sur la navigation que par les subventions des intéressés, autant qu'il y a dépensé. Qu'il abandonne ces recettes en s'affranchissant des charges correspondantes et le succès du port autonome est certain.

Ce rapport a été adopté, à l'unanimité, par la Chambre de Commerce. Elle l'a en outre appuyé d'une délibération en date du 12 novembre 1905, qui en résume la substance. En voici le texte :

« Séance du 10 Novembre 1905

« Ayant adopté, à l'unanimité, le rapport qui précède dans « sa séance du 27 octobre, la Chambre, sur la proposition « de sa Commission, prend la délibération suivante :

« La Chambre de Commerce du Havre,

« Considérant que les ports de commerce sont un des « éléments essentiels du développement de la richesse na- « tionale ;

« Considérant que le produit des taxes qui y sont perçues « devrait être entièrement affecté, pour chacun de ces ports, « à son entretien et à son amélioration, le devoir de l'Etat « étant même de contribuer largement au perfectionnement « de ceux qui servent particulièrement à assurer la prospé- « rité de son commerce extérieur ;

« Considérant que le régime actuel d'exploitation et « d'administration de ces ports, et en particulier du port du « Havre, rend impossible la prompte réalisation des amé- « liorations dont ils ont un besoin urgent pour soutenir la « concurrence étrangère, à une époque où ces ports doivent

« par suite de l'essor extraordinaire et sans précédent du « progrès de la navigation, recevoir des modifications pro- « fondes et incessantes extrêmement rapides pour échapper « à l'abandon et à la décadence ;

« Considérant qu'un système reposant sur la décentralisa- « tion et sur l'attribution de la gestion des grands ports à « un Conseil administratif composé d'éléments locaux et ré- « gionaux compétents et où le pouvoir central serait repré- « senté, est seul susceptible de leur donner l'initiative « féconde et la prospérité dont le pays tout entier se ressen- « tira au point de vue commercial et industriel.

« *Emet le vœu que la question de l'Autonomie des Ports soit mise à l'étude et reçoive aussi promptement que possible une solution favorable.* »

« Enfin le Conseil Municipal du Havre, après étude du Rapport de M. Maurice Taconet et d'un vœu émis par la Société Havraise d'Etudes Diverses, a formulé à l'unanimité un second vœu en faveur de l'autonomie du Port du Havre le 14 février 1906.

III

Quelle est la portée immédiate de ces vœux, quelle suite comportent-ils et quelle tactique adopter pour contraindre les pouvoirs publics à y faire droit ?

A ces diverses interrogations, la réponse comporte nécessairement certains éléments conjecturaux ; elle réclame cependant des Havrais tout l'effort de leur intelligence en éveil.

Il ne servirait à rien de se dissimuler que la tâche est énorme et que la question n'a fait qu'un premier pas sur un chemin rude et semé d'obstacles.

On s'attaque à des forteresses administratives ; les Ponts et Chaussées et autres corps puissants occupent la place et sont de taille à la défendre ; le Parlement, souverain abso-

lui, est rarement disposé à limiter ses prérogatives ; d'ailleurs les préoccupations politiques et sociales laissent peu de place aux lois d'affaires ; l'Etat renonce difficilement à une source de revenus, fut-ce pour en assurer un meilleur emploi ou même pour s'épargner les charges correspondantes ; enfin la routine et le préjugé étatiste sont des forces, négative et positive, avec lesquelles il faut compter. Cependant les idées de décentralisation sont en marche, et l'autonomie des ports compte de nombreux et influents partisans au Parlement et dans le pays, surtout parmi les spécialistes des questions maritimes.

M. Maurice Taconet, à la suite de l'envoi de son beau Rapport, a reçu l'adhésion de personnalités éminentes et compétentes, parmi lesquelles il y a de hauts fonctionnaires.

La Ligue Maritime Française, par son Comité de Paris et ses Sections de province (celle de Nantes notamment), le Comité Central des Armateurs, des Associations particulières, font des études théoriques et pratiques et recherchent les moyens d'intervenir activement.

Il importe cependant de se garder de toute précipitation qui pourrait entraîner une faute de tactique. Une première difficulté consiste à formuler une proposition d'ordre général qui soit viable, étant donné les oppositions prévues. On s'ingénie à chercher le point de la moindre résistance. Je crois savoir que le Comité de la Ligue Maritime Française s'emploie à cette tâche, qui nécessite beaucoup de pratique législative et administrative. L'expérience acquise dans nos Assemblées apprend aussi à se défier des résultats de l'initiative parlementaire ; une foule de projets de loi qui ont cette origine (entre autres celui sur les Ports Francs, qui date de 8 ans) passent et repassent dans les Commissions des législatures successives et finissent par s'enterrer dans les cartons.

Il faudra donc déterminer le Gouvernement à prendre

l'initiative d'une proposition sur l'autonomie des Ports. Quand et comment y parviendra-t-on ?

« L'autonomie des ports ! disait M. Millerand, à la tribu- « ne de la Chambre, lors de la discussion de la loi sur la « marine Marchande, j'attends avec curiosité le Gouverne- « ment qui, devant une Chambre élue au Scrutin d'arron- « dissement, proposera d'enlever subsides et subventions « aux ports nombreux, mais inutiles, qui les réclament, « pour les concentrer sur les trois ou quatre ports auxquels « on donnerait leur autonomie et dont le développement « serait utile à l'intérêt général. » On ne saurait critiquer avec plus de force le régime actuel et mieux démontrer, sous un forme ironique, la nécessité d'une réforme. M. Millerand a d'ailleurs inscrit l'autonomie des ports dans son programme réformateur. Il aurait donc certainement à cœur de la réaliser s'il revenait au Pouvoir ; mais comme Ministre, il ne manquerait pas de voir la question sous un autre angle que dans l'opposition, et, mieux informé, il rassurerait les députés des petits ports (avec plus de raison qu'il ne les a effrayés) en leur montrant que, loin de diminuer, leur part d'allocations budgétaires tendra à augmenter à mesure que certains grands ports se suffiront à eux-mêmes au moyen de leur autonomie, et paieront toutes leurs dépenses.

Un membre du Gouvernement, et non des moindres, M. Poincaré, a récemment parlé à Commercy, de la décentralisation, en termes excellents et en l'envisageant à la fois comme une nécessité budgétaire et comme un bienfait économique.

Le seul moyen efficace de décentraliser consiste à agrandir le domaine de l'initiative locale et privée, et à restreindre celui de l'Etat en le déchargeant de certains services qui lui coûtent cher et dont il s'acquitte mal. Il faudra bien en venir là, bon gré mal gré, tôt ou tard ; nos erreurs

économiques sont trop coûteuses pour pouvoir durer indéfiniment. Pensons toujours, au Havre, à l'autonomie, parlons-en beaucoup et agissons sur l'opinion publique. Dans ce pays démocratique, le Gouvernement et les Chambres sont bien obligées d'accomplir les réformes qu'impose le sentiment général.

On a déjà émis l'idée de constituer un Comité Havrais de propagande et d'action, recueillant des fonds par souscription pour soutenir une campagne de presse dans les grands quotidiens de Paris et de la province, et se tenant en contact avec les Membres du Parlement et les personnalités susceptibles de nous donner leur appui. Cette organisation en vue d'une action efficace et permanente serait un facteur considérable du succès ; elle a un précédent dans le Comité d'initiative créé pour l'érection du Havre en Préfecture de la Seine-Maritime en 1879.

Il appartient aussi à nos Corps élus de mettre la question bien au point en la retournant sous toutes ses faces. Au point de vue financier, la proposition émise par M. Taconet demande certaines précisions. C'est seulement à titre d'exemple qu'il a jeté, dans un état fictif de recettes et de dépenses, les bases d'un budget du port autonome du Havre. On n'est pas encore bien fixé en réalité sur le montant des contributions qu'on pourra obtenir de la Ville et du Département, ni sur l'importance du sacrifice à demander à l'Etat pas plus que sur la forme à lui donner. L'abandon des droits de quai par l'Etat suffirait largement à faire face aux dépenses ordinaires d'entretien (y compris les grosses réparations) et du personnel, et laisserait une faible marge de disponibilités. Mais il est nécessaire d'y ajouter d'autres ressources, sans surcharger la navigation, afin de gager les emprunts qui permettront de décider et d'exécuter les grands travaux que le régime actuel est impuissant à procurer, car c'est là le but essentiel de l'autonomie. Réussira-

t-on à obtenir que l'Etat réduise les taxes sanitaires et de statistique aux perceptions qu'elles ne devraient pas légalement dépasser, c'est-à-dire au montant des frais occasionnés par ces services ?

M. Maurice Taconet démontre qu'en relevant dans la proportion de ces abaissements les péages actuellement perçus par la Chambre de Commerce pour le service des emprunts déjà contractés, le port autonome aurait, avec en plus le produit des droits de quai et le revenu du domaine maritime, des recettes suffisantes pour assurer son développement progressif. Mais ce n'est pas chose simple et facile que de décider l'Etat, au moment où il est obligé de créer de nouveaux impôts, à abandonner des excédants de perception, illégaux il est vrai, mais qui font tomber annuellement dans sa caisse huit à neuf millions dans l'ensemble des ports français.

« Le Havre profiterait de ces dégrèvements pour 1.100.000 fr. environ, somme très inférieure à la participation de l'Etat dans les travaux des programmes en cours d'exécution ou votés. Est-il donc impossible d'obtenir, directement et sans ambages, que l'Etat, en remplacement des contributions qu'il a versées jusqu'ici et en plus de l'abandon des droits de quai (compensé par l'économie des frais d'entretien et de personnel), accorde une subvention annuelle fixe au budget du port autonome ? La Chambre de Commerce, après mûr examen, suivra certainement la marche la plus favorable au succès de notre revendication.

Accessoirement, il est intéressant de signaler que l'augmentation du tonnage légal, par suite de l'application de la nouvelle méthode de jaugeage, ainsi qu'un accroissement réel du mouvement du port, ont procuré en 1905 d'importantes plus-values sur les droits de quai, de péage et que cette progression a continué pendant les six premiers mois de 1906. Ces augmentations de recettes représentent

à l'heure actuelle, un boni d'environ 10 % sur les évaluations portées au rapport de M. Maurice Taconet.

La conclusion qui s'impose à la suite de cet exposé très sommaire, c'est que le Havre a un intérêt vital et immédiat à revendiquer l'autonomie de son port, et qu'il a de grandes chances de l'obtenir, à la condition de faire valoir avec énergie et persévérance ses titres et la justification de sa situation financière exceptionnellement favorable. Après avoir pris la tête du mouvement, il ne saurait, sans abdiquer, se reposer sur autrui du soin de défendre sa propre cause.

LAURENT TOUTAIN

La Rénovation de la Chine et l'Exemple du Japon [1]

Le sujet que je vais traiter devant vous est très important et très délicat ; son ampleur m'effraie presque et ce n'est pas sans une certaine crainte que je prends la parole devant un auditoire tel que le vôtre.

On reproche aux Français d'être peu voyageurs et peu au courant des choses de l'étranger, mais dans cette grande ville maritime et commerciale qu'est Le Havre, constamment en communication avec le reste du monde, cette assertion est fausse au moins partiellement. Je crains, au contraire, de vous dire des choses que vous connaissez déjà et qui, à ce titre, ne vous intéresseront que médiocrement. Je réclame donc toute votre indulgence.

Le sujet dont j'ai à vous entretenir est, je le répète, un des plus graves qui puissent se poser ; c'est en résumé, toute la question d'Extrême-Orient.

Le Japon, vous le savez, est un empire semi-féodal. Il a fêté le cinquantenaire, presque jour pour jour, du moment où les Européens et les Américains l'ont contraint, malgré lui, à ouvrir ses portes, où il a dû céder, n'ayant aucune marine de guerre, à la menace de quelques navires européens. Il l'a fêté en torpillant les navires du plus puissant empire des races blanches, et en canonnant ses forteresses, et cela dès le commencement de la guerre dont il est sorti victorieux.

---

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

Mais si ce petit peuple a étonné le monde, que serait-ce si les 400 millions de Chinois, suivant l'exemple des 45 millions de Japonais, se mettaient à leur tour entièrement à l'école de l'Europe et se changeaient en un Etat complètement européen. Cette évolution est-elle en train de s'accomplir ? va-t-elle s'accomplir prochainement ? voilà ce que je voudrais examiner avec vous. Mais ce ne sont guère quelques remarques particulières qui pourraient nous édifier. Le sujet est tellement vaste qu'il faudrait exposer toute l'histoire de la Chine et du Japon, histoire trop peu connue des Européens, pour pouvoir connaître et préciser la transformation qui seule peut nous éclairer sur le présent et l'avenir.

En quoi consiste cette extraordinaire transformation du Japon que l'Europe n'a appréciée que le jour où elle s'est traduite par les succès militaires. Voilà quarante ans qu'elle a commencé, mais les Européens ne l'ont regardée longtemps que comme une sorte de plaisanterie, de pièce de théâtre habilement montée, Ils n'ont voulu voir chez les Japonais qu'un peuple mignard et amusant, un peuple de bibelots ; ils n'ont vu que les mousmées et les chrysanthèmes. Il y avait autre chose, il y avait l'industrie et les canons. Ce que n'ont pu 25 ou 30 années de travail, 18 mois de guerre l'ont montré d'un seul coup.

Qu'a donc fait le Japon ?

Il suffit pour le voir de comparer quelques traits du Japon actuel et du Japon d'il y a 50 ans. Il y a 52 ans, pour parler plus exactement, avant que les navires américains aient réussi à y pénétrer, le Japon était fermé hermétiquement aux étrangers. Dans la rade d'un de ses ports, Nagasaki, se trouvait un îlot artificiel, l'îlot Deshima, sur lequel étaient cantonnés quelques marchands, agents de la Compagnie des Indes Néerlandaises, qui ne pouvaient pas en sortir sauf une fois par an, et de loin en loin tous les 10 ou 15 ans

pour aller porter des présents. Ils recevaient de temps à autre la visite d'un vaisseau de leur Compagnie qui venait apporter quelques produits fabriqués par les Européens et remportaient en échange des porcelaines, du papier, des laques, des soieries et quelques barres de cuivre. Ce modeste commerce se chiffrait par 4 à 5 millions par an. Aujourd'hui,cinquante ans après,le commerce extérieur du Japon, dépasse deux milliards de francs.

Les quelques Européens, autrefois parqués dans cet îlot de Deshima dont ils ne pouvaient sortir qu'avec la permission des autorités japonaises, sont maintenant au nombre de plusieurs milliers. Ils peuvent voyager dans l'intérieur, sans le moindre danger, sans armes, et aussi commodément que dans n'importe quel pays de l'Europe.

Il y a cinquante ans, il était interdit aux Japonais, sous peine de mort, de quitter leur pays, de construire des vaisseaux de haut bord et d'un tonnage supérieur à quelques tonnes. La forme des bateaux était rigoureusement déterminée et ils devaient se conformer aux modèles des vieilles jonques chinoises, lesquels n'ont pas varié depuis seize siècles. Toute navigation lointaine, plus loin que les côtes de la Corée, était impossible avec le mode de navigation alors en vigueur. Aujourd'hui la marine marchande japonaise atteint presque et dépasserait, n'eût été la dernière guerre, la marine marchande française. On construit au Japon des navires de commerce de fort tonnage et des cuirassés.

Il y a cinquante ans, les transports à l'intérieur du Japon ne se faisaient qu'à dos d'âne ou avec des chariots et des brouettes poussés par des hommes ; il n'y avait presque pas de bêtes de somme ; aujourd'hui, il y a huit mille kilomètres de chemins de fer,ce qui est bien suffisant pour ces iles montagneuses, dont les côtes seules sont peuplées. Il convient de dire que le Japon comme étendue, n'est pas

beaucoup supérieur à la moitié de la France (les 2/3 environ), que les côtes y sont extrêmement nombreuses et découpées. La population vit dans le voisinage de ces côtes et, par conséquent, le besoin de chemins de fer se fait beaucoup moins sentir que dans un pays massif et continental, comme la France, par exemple.

Il y a cinquante ans, il n'y avait aucune grande industrie, seuls existaient les vieux métiers traditionnels exercés par quelques habitants, la fabrication des porcelaines, du papier, de la laque et des soieries, tout cela abandonné à une toute petite industrie. Aujourd'hui les cotonnades japonaises remplacent sur le marché de la Chine les cotonnades indiennes qui, elles-mêmes, avaient remplacé les cotonnades anglaises. Les soieries du Japon rivalisent avec les produits européens sur les marchés d'Orient, les allumettes japonaises sont les seules que l'on trouve dans les ports d'Extrême-Orient, dès qu'on a dépassé Singapore. Aujourd'hui le Japon tend à approvisionner et à envahir tous les marchés riverains du Pacifique.

Ainsi voici produite en cinquante ans la transformation économique d'un peuple, accompagnée d'une transformation non moins importante au point de vue moral et au point de vue social. Certains traits extérieurs, qui ont peu d'importance peut-être par eux-mêmes, mais qui ne sont pas à dédaigner, marquent cette transformation aux yeux de tout observateur, dès qu'il arrive dans le pays. On ne voit plus que les vieux paysans ou citadins qui portent encore l'ancienne coiffure japonaise ; au contraire, tous les jeunes paysans ont coupé leur cheveux à l'européenne. On ne voit plus de femmes comme certains voyageurs les ont décrites, on ne les voit plus comme autrefois se laquer les dents en noir ; elles ont renoncé à cette mode peu esthétique mais extraordinairement traditionnelle, et à laquelle les Chinoises n'ont pas encore renoncé. Autrefois au Japon, il était

interdit à un particulier, à un homme quelconque de regarder l'empereur. Si, par hasard, il était sorti de son palais, d'où il sortait deux fois par an, il était expressément défendu de lever les yeux sur le Shogun qui était le véritable souverain, le Maire du palais. On ne pouvait non plus regarder le cortège d'un prince allant rendre visite au Shogun. Aujourd'hui l'empereur sort en voiture découverte, tous ses sujets le regardent. J'ai vu moi-même un prince, l'héritier des anciens Shoguns, assister à des combats de lutteurs, assis au milieu de la foule. Tout le monde lit les journaux les plus variés qui, bien que respectant l'empereur, attaquent avec une violence qui dépasse presque ce que l'on peut voir en France, le gouvernement de leur pays.

Le changement dans la forme du gouvernement n'a pas été moins radical. Il y a cinquante ans, il y avait un gouvernement de castes et une société féodale telle quelle existait, je ne dis pas à l'avènement de la Révolution, mais au XVIe siècle, une société soigneusement hiérarchisée : au sommet, l'empereur ou Mikado, souverain enfermé dans son palais, ne sortant qu'une ou deux fois par an pour la fête des ancêtres ; au-dessous de lui, le Sohgun ou Taïcoun, sorte de maire du palais, chef du pouvoir exécutif, qui résidait à Yeddo ; au-dessous du Shogun, les douze Daïmios, grands seigneurs féodaux, dont les principautés avaient l'étendue de plusieurs départements français ; au-dessous des Daïmios, les Samouraïs, qui constituaient la classe lettrée, gouvernante et militaire ; enfin au-dessous des Samouraïs le commun des mortels. Aujourd'hui, il n'y a plus de castes. L'empereur est au sommet, et il y a une noblesse qui se compose des anciens Daïmios, mais l'égalité est absolue devant la loi et on a établi l'égale accessibilité à toutes les fonctions publiques. C'est, en somme, un régime démocratique, théoriquement du moins, car les anciens privilèges ont été conservés en partie. Le gouvernement est de-

venu parlementaire avec deux Chambres et un ministère.

Dans ce pays fermé il y a cinquante ans, où on n'avait aucune connaissance du monde extérieur, les enfants des écoles primaires apprennent non seulement la lecture mais des notions générales, non seulement l'histoire de leur pays, mais celle du monde entier. Beaucoup de petits Japonais sont plus forts sur l'histoire de l'Europe que les Européens sur l'histoire du Japon et de la Chine. On vend dans les bazars, les papeteries, des globes terrestres parfaitement bien faits, que peuvent acquérir les plus pauvres enfants du peuple.

Toutes les universités sont remplies d'étudiants. Non seulement on y étudie les sciences occidentales, mais encore on leur fait faire de véritables progrès. Les savants japonais se sont distingués dans un grand nombre de branches, en médecine, en microbiologie, par exemple, et certains microbes ont été découverts par eux. Il se sont fait remarquer aussi dans les arts militaires. Ainsi la fameuse poudre dont se servaient les Japonais, avait, paraît-il, des propriétés tout-à-fait remarquables qui la mettent au premier rang des poudres sans fumée dont se servent les diverses puissances. Au Japon, tout s'est imprégné de culture occidentale, matérielle et intellectuelle, sans que les Japonais aient cependant abandonné leur culture traditionnelle. Ils ont conservé une partie de leurs anciennes traditions, car ils ont fini par reconnaître qu'ils avaient été trop loin dans leur européanisation. Au point de vue extérieur, il y a une moindre fureur du costume européen. Les anciens Samouraïs, qui portaient deux sabres, sont maintenant en redingote et gouvernent le Japon, mais parmi les femmes, par exemple, le costume européen n'a pas réussi ; elles l'ont laissé de côté et elles ont eu raison. Au point de vue moral, ils ont conservé intact tout le code d'honneur, le code de conduite des anciens guerriers. Le maintien de cet ancien code cheva-

leresque, combiné avec la connaissance des applications modernes de la science, leur a permis de remporter ces étonnants succès dont le monde entier s'est entretenu avec admiration.

Les Japonais ont aboli toutes les anciennes tortures chinoises afin de pouvoir traiter d'égal à égal tous les étrangers soumis à leur juridiction. En un mot, quand ils sont entrés dans la nouvelle voie, les Japonais se sont proposés d'arriver à être les égaux des Européens en puissance, en richesses, et au point de vue économique et militaire. Mais ils sont les seuls de tous les Orientaux qui ont compris que, pour être aussi forts que les Européens, il ne suffisait pas de s'approprier certains instruments, mais qu'il fallait se pénétrer de l'esprit de la civilisation. Ils ont su le faire : toute la nation s'est mise à l'école et c'est grâce à cela que le Japon a pu devenir ce qu'il est.

En Chine, que voyons-nous ?

La Chine est ouverte aux Européens depuis plus longtemps que le Japon, mais elle n'est pas encore aussi complètement ouverte, tant s'en faut. Et cependant, à aucun moment, elle n'a été fermée aussi complètement que le Japon. A Canton, qui était le port réservé par la Chine pour les échanges avec les étrangers, les Malais, les Indous et les Arabes venaient faire des visites nombreuses. Lorsque les Européens se sont présentés, au milieu du XVIe siècle, il s'est fait un commerce très important, beaucoup plus considérable que celui que les Hollandais avaient seuls le droit de faire au Japon, à Nagasaki ; seulement ce commerce ne s'est pas développé du tout dans les mêmes proportions. Ce n'est qu'à la suite de guerres que les ports furent ouverts à la civilisation, après la fameuse guerre de l'opium en 1842, entreprise par l'Angleterre dans le but peu moral de faire accepter à la Chine l'opium venant des Indes. Un peu plus tard, à la suite de diverses menaces et de l'expédition

anglo-française de 1860, la Chine a consenti à ouvrir plusieurs ports, entre autres Tien-Tsin. Après sa défaite par le Japon, elle dut laisser l'accès de ses eaux intérieures aux navires étrangers. C'est après cette guerre qu'elle a admis la construction sur son territoire de quelques chemins de fer.

Mais elle n'a jamais accordé toutes ces concessions que de mauvaise grâce, parce qu'il lui était imposible de faire autrement, et son commerce est à peine supérieur au commerce extérieur du Japon. Cependant la Chine est sept à huit fois plus peuplée, ses ressources naturelles sont considérablement plus grandes, son territoire bien plus vaste. Elle a opposé le maximum de résistance qu'elle a pu à toutes les nouveautés apportées par les *diables* de l'Occident.

Il n'y a pas longtemps encore, une quinzaine d'années environ, on pouvait voir le gouverneur de Moukden s'opposer à la construction d'un chemin de fer, sous prétexte que les longs clous enfoncés dans le sol troueraient l'épine dorsale du Dragon sacré. A la même époque, l'un des censeurs de l'empire déclarait qu'au lieu de se préoccuper de ces maudites nouveautés proposées par les diables d'Occident, il valait mieux rechercher le secret perdu des chars volants traînés par des phénix.

Ainsi la Chine s'opposait à toute nouveauté européenne en matière de transports. Au point de vue économique, la Chine en est exactement au même point qu'il y a une dizaine de siècles. Aucune amélioration ne s'est produite. Les choses sont même en moins bon état qu'elles l'étaient autrefois, parce qu'on a laissé beaucoup de canaux s'envaser, les grandes routes devenir impraticables, et qu'on n'a rien entretenu. Il en est exactement de même pour l'instruction. Les fonctionnaires sont tous choisis au concours, mais ceux-ci portent toujours sur les mêmes matières, sauf cependant depuis trois ou quatre ans. Auparavant les

concours n'étaient que des compositions littéraires sur des sujets extraits de classiques vieux de deux mille cinq cents ans. Pourquoi le caractère chinois représentant le soleil était-il fermé en bas, alors que celui représentant la lune était ouvert ? C'est sur des questions de ce genre, purement scholastiques, qu'on choisissait les hommes destinés à gouverner l'empire Et cela exactement comme 2500 ans avant Jésus-Christ.

Les lettrés étaient choisis dans le peuple après l'examen conférant le grade de bachelier qui se passait dans chaque chef-lieu de district, c'est-à dire dans quelques milliers de localités. L'examen pour les licences se passait dans les chefs-lieux de province, dans quinze villes.

Enfin l'examen pour le titre de docteur avait lieu à Pékin. Les examens et les grades étaient tellement prisés qu'au moment où je me trouvais à Shanghai, où se passait un examen de licence, il n'y avait pas moins de 18.000 candidats pour 120 emplois.

Depuis trois ou quatre ans, il s'est produit quelques changements. Il y a environs 3.000 kilomètres de chemins de fer, non compris ceux construits par les Russes en Mandchourie, divisés en trois réseaux : le réseau franco-belge, de Pékin à Hankéou, qui a été inauguré en décembre 1905 ; le réseau, exploité par les Anglais, de la Compagnie Impériale des chemins de fer chinois, qui relie Pékin à la mer ; enfin le réseau construit par les Allemands. On voit déjà la différence entre les chemins de fer chinois et japonais. Ces derniers ont été construits par les Japonais avec l'aide des ingénieurs européens, mais ils sont aujourd'hui entièrement exploités et administrés par les Japonais.

Les chemins de fer chinois datent donc de peu de temps, mais enfin ils existent. D'autre part, il y a aussi une certaine marine de commerce chinoise. On peut citer « The China

Company » qui a été organisée par les Anglais et quelques notabilités chinoises. En Chine, quand on veut faire quelque chose de neuf, il faut avoir soin de mettre dans l'affaire des membres du gouvernement car, sans cela, on vous empêche de faire quoi que ce soit. « The China Company » possède un assez grand nombre de navires, mais ils sont tous construits et commandés par des étrangers. Les cadres étrangers se composent généralement d'Anglais, de Danois, de Norvégiens.

On a aussi tenté depuis quelques années d'introduire quelques nouveautés dans le système d'éducation de l'empire. Déjà, lorsque j'étais en Chine, il y a une dizaine d'années, à côté de cette fameuse question sur la forme des caractères d'écriture que je vous ai citée tout-à-l'heure, on posait des questions sur ce qu'on appelait la science occidentale. On demandait quels étaient les principaux ports depuis la Méditerranée jusqu'en Chine, ce qui serait chez nous une question d'école primaire. On demandait aussi aux examens de licence de composer un essai sur le droit international. Il y avait aussi une question relative à la différence entre les chandelles étrangères et les chandelles chinoises. Il fallait dire pourquoi les premières étaient supérieures aux secondes. L'ensemble de ces questions indique évidemment un peu de naïveté de la part de leurs auteurs. Depuis lors, on a fait des progrès. Il y a aujourd'hui en Chine, dans presque tous les chefs-lieux, des collèges et des universités, ou plutôt des facultés où la science occidentale est enseignée par des professeurs européens. Depuis les premiers succès japonais de la guerre en Extrême-Orient, on a enrôlé un peu partout des instructeurs Japonais. Ceux-ci sont naturellement plus propres que les Européens à faire passer la science dans les cervelles chinoises. Ils connaissent mieux la culture chinoise et plus facilement que quiconque peuvent infuser aux Chinois de nouvelles idées,

ayant été eux-mêmes imbus de civilisation chinoise. En outre, un grand nombre d'étudiants chinois sont allés dans les universités japonaises. Enfin on a recruté des instructeurs japonais pour transformer l'armée chinoise. Le vice-roi du Petchili, le plus important des vice-rois, parce que dans sa province se trouve le siège du gouvernement, l'héritier de Liung-Chang, un homme très intelligent, s'est constitué tout un corps de troupes instruit à l'européenne, comprenant à l'heure actuelle soixante mille hommes, soit deux corps d'armée. Tous les officiers européens, attachés militaires, les correspondants de journaux, parmi lesquels beaucoup de correspondants militaires revenant du théâtre de la guerre de Mandchourie, des homme capables par conséquent de bien juger ; tous les Européens, dis-je, qui ont assisté aux grandes manœuvres chinoises de l'automne dernier, ont été surpris de la façon dont manœuvraient les troupes chinoises. Elles avaient évidemment des instructeurs japonais, mais les officiers supérieurs et subalternes paraissaient bien connaître leur métier.

Ainsi il semble que dans les trois ou quatre dernières années, aussi bien au point de vue économique que militaire, la Chine ait fait quelques progrès et soit entrée dans la voie de la rénovation.

Mais le système gouvernemental ne s'est pas modifié. La corruption règne en maitresse tandis que le gouvernement japonais est l'un des plus honnêtes qui soient. Il y a en Chine stagnation de certains côtés, mais quelques signes emblent montrer que la Chine veut faire quelque chose, u'elle ne reste pas absolument figée dans les vieilles méodes, qu'elle cède, contrainte et forcée peut-être, mais enn qu'elle cède.

Quelle est l'importance de ces changements ? Il ne faut is oublier qu'il y a déjà eu des tentatives de réformes à poque où Gordon vint aider à réprimer la grande révolte

sur le pas des portes, en train de prendre un bain devant les autres, sans se gêner le moins du monde. Tout la famille passe dans la même cuve, le père, la mère, les enfants, les grands-parents, et tous dans le costume de bain des pays primitifs. Vous voyez toutes les maisons de ces villages fermées par de simples parois à claire voie, recouvertes de papier huilé. Dans les villes on les remplace en partie par du verre à vitre. Tout ces pans de bois et de papier sont à glissières, ajustés les uns sur les autres, et vous pouvez voir du dehors tout ce qui ce passe à l'intérieur.

En Chine, au contraire, on ne rencontre pas de bains du tout et on ne voit rien de ce qui se passe à l'intérieur des maisons. Celles-ci donnent sur une cour dont la porte est précédée d'une avant-courette disposée de façon que de la rue on ne puisse absolument rien voir. La vie intime du Chinois est donc dérobée à l'étranger, aussi bien dans les villages que dans les villes.

Au Japon, si vous arrivez dans une auberge vous êtes toujours reçu par des femmes ; en Chine ce sont les hommes qui vous accueillent. Les mœurs des deux peuples diffèrent totalement. La condition de la femme au Japon est aussi bonne qu'en Europe et meilleure que dans les autres pays orientaux. En Chine, au contraire, la femme sort très peu, mène une vie de recluse, tandis que la femme japonaise, celle des hautes classes exceptée, sort beaucoup. On voit beaucoup plus de femmes à Tokio que dans les rues de Pékin. Les femmes chinoises ont les pieds meurtris par la compression qu'on leur fait subir, de telle sorte qu'elles ne peuvent marcher que sur la pointe des pieds.

Nous voyons aujourd'hui les Japonais aller à la civilisation européenne mais ce n'est pas la première fois. Aux VI et VIIe siècles, ils ont adopté la civilisation chinoise, plus tard ils se sont mis un certain temps à l'école de l'Europe mais ont fini par rejeter la civilisation européenne pour de

motifs tout-à-fait particuliers et d'ordre purement politique. Jusqu'au ve siècle de notre ère, le Japon est resté un pays primitif, très barbare ; et tout porte à admettre la théorie acceptée aujourd'hui que ce sont des tribus mongoles, ou tout au moins d'origine mongole, qui sont venues par la Corée. ont abordé sur les iles et ont exterminé la population indigène dont il ne reste plus que quelques faibles types. Au iie siècle, les Chinois, pénétrèrent au Japon par la Corée, apportèrent avec eux les préceptes du boudhisme, l'écriture, l'art de la poterie, en un mot, toute la civilisation chinoise que les Japonais adoptèrent avec un véritable enthousiasme. Ils se firent boudhistes, prirent l'écriture chinoise, les arts des Chinois, calquèrent leur gouvernement, tout comme aujourd'hui ils ont calqué les gouvernements européens et ont institué une chambre des pairs et une chambre des députés.

La civilisation chinoise se développa au Japon jusqu'au xvie siècle. C'est en 1542 que le navigateur portugais, Mendès Pinto débarqua avec trois compagnons. Il furent bien reçus, bien qu'on déclarât qu'ils étaient des barbares ne connaissant absolument rien des usages. Pinto partit, puis revint l'année suivante, apportant quelques armes qui séduisirent beaucoup les Japonais. Ce premier fait témoigne de l'enthousiasme avec lequel les Japonais acceptent les nouveautés.

Ensuite arriva Saint François-Xavier qui déclara que cette nation était le délice de son cœur. Les Japonais qui avaient adopté le boudhisme acceptèrent tout aussi facilement le christianisme. La population du Japon était au xvie siècle infiniment moins nombreuse qu'aujourd'hui puisqu'elle n'était que de 8 millions environ. A la fin du xvie siècle, quarante ans après l'arrivée de François-Xavier, il y avait plus d'un million de catholiques. De même qu'ils adoptèrent la religion des Européens, ils se mirent aussi à construire des navires à l'euro-

péenne. Un de ces navires alla même se promener jusque sur les côtes du Mexique. Le Japon semblait donc en passe de devenir une grande puissance quand un revirement se produisit tout-à-coup. Les gouvernements du Japon persécutèrent les chrétiens, dispersèrent ou mirent à mort ceux qui ne voulurent pas abandonner le catholicisme et chassèrent les étrangers. Ils ne tolérèrent que la présence de quelques Hollandais qui restèrent parqués dans l'île de Deshima.

Ce furent des raisons purement politiques qui causèrent ce changement. Le Shogun, qui gouvernait alors le Japon au nom du Mikado, avait conçu une grande défiance des projets des Européens. Il y avait alors au Japon des Européens de diverses nations qui étaient loin de s'entendre. Les Hollandais expliquèrent au Shogun que les Espagnols et les Portugais voulaient conquérir le pays et lui citèrent l'exemple des Indiens de l'Amérique. De plus, les divers ordres religieux, les protestants et les catholiques étaient également divisés. Le Shogun crut voir dans l'introduction des mœurs et des coutumes européennes des germes de guerre civile. Comme c'était une époque de grande réorganisation, les Japonais craignirent que leur œuvre ne fut compromise. Ils pensèrent donc que le meilleur moyen d'être tranquilles et maitres chez eux était de forcer les étrangers à partir. C'est exactement pour les mêmes motifs que les Japonais d'aujourd'hui ont, au contraire, adopté les principes et la science des Européens. L'idée fondamentale est toujours de maintenir l'indépendance de leur pays. Autrefois ils se sentaient assez forts pour se débarrasser des Européens ; aujourd'hui ils se disent que, puisqu'on ne peut se débarrasser d'eux, il faut les imiter, les copier, et ils ont su discerner ce qu'il fallait faire, ce qu'il fallait prendre de l'esprit même de leur civilisation.

Si du Japon nous nous reportons à l'histoire de la Chine, nous voyons quelque chose de bien différent. L'histoire

uthentique de la Chine remonte à deux mille ans avant . C. Dès cette époque, la Chine n'a plus de rivale autour l'elle, les Chinois ont occupé tout le territoire. Jugeant à artir de ce moment-là qu'ils n'avaient plus rien à craindre, es Chinois se sont immobilisés complètement. Ils ne oyaient autour d'eux que les steppes de la Sibérie ou les léserts du Turkestan et de l'Inde. Ils s'imaginèrent donc voir soumis le monde entier, se crurent les maîtres du nonde, et se figèrent dans l'admiration de leur grandeur. ls ont vu disparaître la féodalité 200 avant J. C. N'ayant ucune guerre avec l'extérieur, ils sont devenus un peuple minemment pacifique et sont arrivés à mépriser complètement les vertus militaires, tandis que les Japonais les honoraient au suprême degré. Les différences des tempéraments chinois et japonais sont bien caractérisées par certains proverbes. *On ne se sert pas de bon fer pour faire des lous, pas plus qu'on ne prend de braves gens pour faire des oldats*, est un proverbe chinois. *Le sabre est l'âme même du Samouraï*, disent les Japonais.

La méthode même de gouvernement diffère totalement chez les deux peuples. Au Japon, le gouvernement féodal est fondé sur des castes, comme le fut la féodalité européenne. En Chine, au contraire, l'administration est recrutée au concours. Ce dernier système parait plus démocratique et meilleur, mais ce n'est qu'une apparence, et il a aussi des inconvénients.

Je vous ai dit que les concours en Chine portaient sur des matières purement scholastiques, le candidat devant répondre dans toutes les compositions presque exclusivement à l'aide de citations empruntées à des classiques vieux de 2.500 ans. Cette classe gouvernante chinoise des lettrés dans laquelle sont recrutés les mandarins ou autres fonctionnaires, oppose et doit opposer une force de résistance beaucoup plus grande que la classe héréditaire qui gouverne le Japon.

Quand une classe de gouvernants est recrutée dans le peuple tout entier, personne n'a d'intérêt à renverser le système. En outre les lettrés, imbus depuis 2000 ans de la supériorité de leur science, jouissant du triple privilège qui s'attache aux représentants de l'aristocratie, aux fonctionnaires et aux savants, sont évidemment tentés de mépriser tout ce qu'ils ne connaissent pas. C'est le contraire au Japon ; si la classe dirigeante résistait, d'autres pourraient être tentés de s'initier à la science, ne fût-ce que pour la renverser.

Ainsi donc la classe gouvernante japonaise devait être plus malléable au progrès, et, d'autre part, la classe populaire était susceptible de se révolter. Cela a facilité l'introduction au Japon des méthodes européennes plus difficiles à faire pénétrer en Chine.

On trouve donc dans l'histoire si différente des deux peuples des raisons de penser que la Chine ne peut pas se mettre aussi facilement que le Japon à l'école de l'étranger. On ne peut donc conclure de l'exemple du Japon ce que fera la Chine. Comme nous l'avons vu, les races sont bien différentes et il faut tenir compte aussi de la révolution japonaise qui a amené la suppression du pouvoir des Shoguns, intermédiaires entre l'empereur et le peuple, et l'européanisation du Japon. Imposée par la classe militaire et lettrée, cette révolution fut faite aux cris de « *Mort aux étrangers* » « *Dehors les étrangers* », mais lorsque les Japonais reconnurent qu'il était impossible de chasser les étrangers comme jadis, ils se mirent à leur école. Quatre ans après la révolution, le Japon inaugurait sa première ligne de chemin de fer.

En Chine, la force militaire nécessaire pour imposer une révolution manque complètement. Le peuple lui-même est ossifié dans sa culture autochtone bien plus forte qu'une culture acquise. Le Japon accueille une nouveauté bien plus facilement qu'une nation européenne. L'empereur y

est entouré d'un respect semblable à celui qu'on témoigne à une divinité. Monté sur le trône en 1867, il est l'objet d'une vénération sans borne, et c'est en son nom, sous son autorité, qu'ont été imposées par quelques gouvernants les réformes qu'on connait et qu'ont été accomplis cette étonnante révolution et les changements prodigieux dont le Japon nous a donné le spectacle.

En Chine, cette autorité manque. Sans doute l'empereur, Fils du Ciel, jouit d'une certaine autorité, mais alors que la Chine s'est si peu modifiée et que la même dynastie s'est maintenue au Japon, la dynastie chinoise a changé tous les 500 ans environ. La dynastie actuelle est d'origine étrangère ; ce n'est pas elle qui peut imposer des progrès. Elle n'a pas de prestige, les progrès ont toujours été imposés contre elle, et rien n'autorise à croire, ni dans l'origine du peuple chinois, ni dans sa parenté très éloignée avec le Japon parenté tout au plus aussi rapprochée que la nôtre avec les Arabes d'Algérie qui appartiennent à la race blanche, ni dans la constitution politique, ni dans son histoire, ni dans son système de gouvernement, que la Chine puisse suivre l'exemple du Japon. Tout fait supposer que si elle le suit, ce ne sera que très lentement. On l'a bien vu au cours du XIXe siècle. Depuis 70 ans que les relations existent avec la Chine, ce qui a pénétré chez elle de notre civilisation est infiniment moindre que ce qui a pénétré au Japon depuis cinquante ans.

La population chinoise est d'environ 400 millions d'habitants. Le nombre des Chinois est donc énorme comparé au nombre des Japonais qui sont 45 millions environ, et cela seul rend bien plus difficile la pénétration des idées européennes.

En un mot, si la Chine doit se rénover, elle ne se rénovera que peu à peu, et cette rénovation sera infiniment plus longue que celle du Japon. C'est ce que disait dernièrement un haut personnage du Japon, le gendre même du

marquis Ito, actuellement résident en Corée, qui est l'âme du nouveau régime japonais. Le baron Suymatsu, qui était récemment en Europe, disait à un interviewer anglais qu'il pensait que les Chinois se transformeraient beaucoup plus lentement que ne se le figurent les Européens, que la marche des événements ne serait pas aussi rapide que le pensent beaucoup de gens, à moins que les Chinois n'arrivent à mécontenter le Japon et que n'éclate une nouvelle guerre, à la suite de laquelle le Japon mettrait complètement la main sur la Chine et imposerait son protectorat à Pékin, ou que le Mikado ne soit proclamé empereur de Chine, ce qui pourrait aussi bien arriver, puisque la dynastie mongole est une dynastie étrangère comme il y en eu à plusieurs reprises en Chine. C'est une hypothèse qu'on peut envisager. La victoire du Japon a tourné la tête aux Chinois ; ils se figurent qu'ils peuvent faire comme ceux qu'ils appelaient les petits barbares des îles de la mer. Evidemment, tout en ayant de la considération pour les Japonais, ils ont aussi à leur adresse un fond de dédain et ils pensent qu'eux aussi pourraient bien les vaincre, malgré leur récente défaite. Il faut dire que les Chinois oublient vite.

Dernièrement les Chinois refusaient d'acheter les marchandises américaines, ce qui prouve qu'ils ne sont pas d'humeur à se laisser traiter comme quantité négligeable. Il en est de même vis-à-vis des Japonais qui sont leurs instructeurs, ils en ont une cértaine défiance. Si cette défiance s'accentue, cela pourrait bien amener des mesures de coercition de la part des Japonais. C'est ce qu'indiquait dernièrement le baron Suymatsu, quand il disait « qu'il faudrait bientôt, s'ils ne se montraient pas plus disposés à suivre les conseils des Japonais, tâcher de les mettre à la raison. » Dans cette hypothèse, les progrès pourraient alors se traduire assez rapidement. Je n'ai pas besoin de dire que la réalisation de cette hypothèse serait dangereuse pour l'Eu-

rope. Les Chinois ne formeraient pas une bonne armée tout seuls, mais sous le commandement d'officiers habiles, et une fois bien nourris, ayant, toutcomme les Japonais,un parfait mépris de la mort, ils pourraientdevenir redoutables.

Le Chinois a toujours manqué de patriotisme mais il a paru parfois se réveiller. Aujourd'hui, il juge que le péril ne vaut pas la peine de risquer sa vie, et il applique dans la bataille ce proverbe anglais. *Celui qui se bat et qui se sauve, vivra pour se battre une autre fois.* Mais sous le commandement d'officiers habiles,le Chinois ferait certainement un bon soldat,et cette puissance,qui comprend des millions d'hommes, pourrait devenir une masse redoutable pour le monde

Il est certain que la transformation qui se produit peu à peu, par suite de l'introduction en Chine des moyens de communication modernes et de la grande industrie, peut constituer un jour un danger pour l'Europe, si celle-ci ne sait pas se maintenir à la hauteur de ses anciennes traditions, si elle se laisse de plus en plus accaparer par des doctrines démoralisantes, tant au point de vue économique que politique, si les Européens cessent de travailler, perdent le goût du métier des armes et l'esprit de dévouement. Il est possible alors que les races d'Extrême-Orient deviennent dangereuses. Il y a tout à attendre de la part de gens qui, comme les Japonais, ont conservé leurs vertus militaires et un mépris superbe de la mort.

Ce qui se dégage de l'étude des faits, c'est que si nous ne voulons pas suivre le flambeau du progrès, nous imiterons ces coureurs qui le passent à d'autres. Si nous voulons, au contraire, continuer de le porter, il nous faut plus que jamais, nous autres Européens, redoubler de travail et d'énergie.

PIERRE LEROY-BEAULIEU.

Nos PÊCHERIES de PERLES et la MISSION de M. SEURAT

La question des nacres et des perles est l'une des plus importantes parmi celles qui préoccupent actuellement notre industrie nationale. Les fabricants français emploient plus de 2.500 tonnes de nacres qu'ils se procurent sur les marchés de Londres et de Hambourg ; certaines usines n'arrivent d'ailleurs pas à s'approvisionner de toute la quantité de nacre dont elles ont besoin ; une augmentation de production des gisements nacriers ne ferait pas baisser la valeur de ce produit, dont les applications deviennent de jour en jour plus nombreuses.

Les perles tiennent également une grande place dans le commerce de la joaillerie et de la bijouterie françaises, et leur valeur, loin de diminuer, ne fait qu'augmenter, car ces produits naturels sont de plus en plus estimés.

Les nacres et les perles nous intéressent pour une autre raison, non moins importante : La France possède, en effet, les plus vastes bancs d'huitres perlières et nacrières qui soient au monde, dans ses colonies d'Océanie ; la quantité de nacre exportée de Tahiti en 1903 s'est élevée à 600.000 kilogs environ, représentant une valeur de plus de 2 millions de francs.

La question des nacres et des perles intéresse également la Nouvelle-Calédonie, Madagascar, l'Indo-Chine, Djibouti et la Guyane française, qui possèdent, à des degrés divers des gisements d'huitres perlières ; mais c'est surtout dans les îles de l'archipel des Tuamotu et des Gambier qu'on peut se livrer le plus fructueusement à la pêche de ces précieux mollusques.

Frappé du meilleur parti qu'on serait à même de tirer

d'une telle richesse si l'exploitation en était réglée rationnellement, le gouverneur de Tahiti, dont dépendent les cent dix-huit îles qui constituent les archipels des Tuamotu et des Gambier eut, voilà trois ans, l'excellente pensée de demander au ministre des Colonies l'envoi d'un zoologiste distingué, qui serait chargé d'aller étudier sur place cette importante question.

Parmi les jeunes savants qui occupent, nombreux, cette ruche scientifique qu'est le Muséum d'histoire naturelle, le ministre n'avait que l'embarras du choix ; mais sur l'avis du directeur, M. Edmond Perrier, il décida de confier cette mission à M. L. G. Seurat, sous-directeur du laboratoire colonial.

Parti de Marseille en 1902, M. Seurat est rentré par le Havre, après avoir séjourné trente-deux mois dans notre possession océanienne et ayant effectué, par l'itinéraire suivi à l'aller et au retour, un voyage complet autour du monde. Il rapporte de son expédition une abondante moisson de documents ethnographiques, d'autres concernant la faune et la flore, et surtout quantité de matériaux pour ses études futures.

Le laboratoire colonial est installé dans une des innombrables dépendances qui s'élèvent un peu partout aux abords de ce qu'on est convenu d'appeler le « Jardin des Plantes » et qui forment avec les musées de minéralogie, de zoologie, etc, le « Muséum d'histoire naturelle » reconnu chaque jour incapable, faute de ressources suffisantes, de remplir l'admirable et vaste tâche que lui avait assignée la Convention. Ce laboratoire occupe, dans la rue de Buffon, la moitié du vaste rez-de-chaussée d'un immeuble qui abrite une pléiade de savants attachés au Muséum : professeurs, préparateurs, élèves, etc. Ce coin retiré de Paris qu'égayent, par ci par là, des jardinets et les verdoyants rameaux d'arbres séculaires, est une admirable et inespérée retraite pour des chercheurs.

« Voici longtemps, m'a dit M. Seurat, que j'étudie l'huître perlière, et c'est à cela évidemment que je dois d'avoir été choisi par le ministre des Colonies pour aller à Tahiti. J'avais été chargé antérieurement de missions au Mexique et en Tunisie pour des recherches zoologiques; mais j'ai été plus particulièrement intéressé par mon dernier voyage, au cours duquel j'ai recueilli de très utiles indications sur la pêche, la culture et les conditions biologiques de l'huître perlière, qui me permettront de montrer plus tard comment procéder à une meilleure utilisation du produit.

« Vous savez que les mollusques margaritifères sont recherchés depuis la plus haute antiquité et que, parmi ces mollusques, celui qui tient la première place au point de vue de la production et de la qualité des perles, est sans doute l'huître perlière qui fournit la nacre la plus estimée.

« Il en est de deux sortes: 1° la méléagrine à nacre jaune paille, qui donne de la nacre et de la perle, mais dont l'éclat disparaît très promptement ; 2° la méléagrine margaritifère, qui porte des perles capables de rivaliser avec celles très renommées du golfe Persique et dont quelques-unes ont une réelle valeur. Il paraît qu'une des perles appartenan à la reine Wilhelmine et estimée à 120.000 fr., provient de nos pêcheries de Tahiti.

« Parmi les cent dix-huit îles massées près de notre possession océanienne, on en compte qu'une cinquantaine produisant des huitres nacrières. Leur aspect est à peu près uniforme et tout particulier. Reposant sur un fond volcanique, ces iles, surélevées de 2 à 3 mètres seulement au-dessus de la mer, sont généralement de forme ovoïde et constituées par une couronne de récifs coralliens entourant un lac intérieur ou « lagon », d'une profondeur de 50 mètres environ. Or, c'est dans ces lagons que vit l'huître perlière, qui ne se plaît pas dans les grands fonds. Le plus riche est celui de l'Hikuera, qui fut dévasté, il y a deux ans, par un

cyclone. D'autres très fréquentés aussi, sont ceux de Moréa, Paumotu, Tuamotu. Toutes ces iles ne sont pas perlifères, l en est qui produisent des huitres à nacre et d'autres sans nacre.

« Ce sont les Maoris, qu'on appelle improprement Canaques, qui se livrent exclusivement à la pêche et de la façon uivante : de bon matin, les indigènes, au nombres de cinq à six, montent sur leurs cotres, qu'ils dirigent avec une abileté consommée. Arrivés au point choisi, les plongeurs ommencent par reconnaitre les endroits où ils peuvent rouver des nacres ; ils se munissent pour cela du miroir, aisse rectangulaire en bois, à face inférieure formée par carreau de vitre masqué avec soin ; une des parois latées porte une encoche arrondie sur laquelle repose le cou sque l'indigène introduit la tête dans l'appareil. Ce vail terminé, le plongeur s'assied sur le bord du cotre, pieds pendant au-dessus de l'eau. Au moment de plon-, il respire bruyamment, et, faisant une dernière inspiion, il se laisse couler les pieds les premiers. Dès qu'il st emparé de l'huitre perlière, en arrachant d'un mouvent brusque les filaments qui la retienneent au rocher, il monte à la surface et dépose sa récolte dans le bateau.

La plongée dure de deux à trois minutes et atteint qu'à 30 mètres de fond. Comme c'est dans la partie lle de l'huitre qu'on trouve la perle, on ouvre la coquille on examine son contenu qu'on rejette à l'eau, l'opéion terminée. L'indigène garde pour sa nourriture le iscle dont il est très friand.

« Les Maoris sont très doux ; ceux qui vivent à l'est tiquent le catholicisme : ceux de l'ouest sont des mornns réformés. A ces croyances, se mêlent cependant des es païennes ; c'est ainsi que certains animaux tels que le uin et la tortue de mer, sont considérés par eux comme rés. Ils ont des fables et des légendes assez curieuses.

Entre autres on retrouve chez eux la légende de l'homme avalé par un requin et rejeté trois jours après.

« Les indigènes ne vivent pas toujours dans ces îles : ils vont à Papeete pendant l'interruption de la pêche qui dure quatre mois par an où les animaux émettent leurs œufs. L'huître perlière compte, en effet, des mâles et des femelles; les sexes sont nettement séparés, et j'ai pu par la forme et l'apparence extérieure de la coquille, arriver à reconnaître une huître mâle d'une huître femelle. Ceci est très important pour l'ensemencement. On repartira alors par moitié, dans ses endroits choisis à cette effet, des coquilles mâles et femelles. Cette mesure sera d'autant plus profitable que j'ai remarqué que les deux sexes ne se plaisent pas partout. Ici les mâles prospèreront alors que les femelles succomberont et inversement. Tout ceci fera, d'ailleurs, l'objet de mes recherches de laboratoire. »

« J'ai découvert, poursuivit M. Seurat, comment se forme la perle. Son origine est parasitaire. C'est un petit ver plat, un cestode, qui s'introduit dans le corps de l'huître, y détermine une excitation qui donne naissance à un kyste, et c'est de la calcification que sortira une perle ou une production analogue plus ou moins belle. Il y aura toujours bien entendu, dans la production de la perle, une part d'aléa. Ce qu'il y a de curieux, c'est que les cestodes ne deviennent pas adultes dans l'huître perlière, c'est-à-dire que, à quelque époque de l'année qu'on les examine, on les trouve toujours dans le même état de développement. Ces animalcules continuent leur évolution à l'intérieur du tube digestif d'une sorte de raie, la raie aigle, qui se nourrit de la chair des huîtres perlières. C'est là qu'ils deviennent adultes. La protection de ces raies s'impose donc. Il est certain que cette théorie peut ne pas s'appliquer à tous les cas. Déjà, pour les perles jaunes d'or, j'ai constaté que ce n'était pas cet animalcule qui les produisait ; mais pour la

majeure partie des huîtres perlières le fait est incontestable. Il a été, d'ailleurs, observé dans les pêcheries de Ceylan.»

Je n'ai reproduit qu'une bien faible partie de tous les renseignements que m'a fournis si obligeamment M. Seurat, mais j'en ai assez dit pour montrer qu'il est indispensable d'établir sur des bases solides une réglementation rationnelle de la pêche de l'huître perlière, permettant l'exploitation méthodique des lagons, sans arriver cependant à leur épuisement ; on pourra alors songer à repeupler les lagons épuisés et même à améliorer, par quelques travaux peu coûteux, les conditions naturelles de certaines îles où les méléagrines se développent mal.

On aura ainsi rendu aux lagons de Tahiti leur ancienne prospérité, et leur exploitation raisonnée pourra donner à nos colonies d'Océanie une source de richesse stable et en faire un des pays les plus producteurs de nacre du monde.

C'est ce à quoi, après un pénible et long labeur dans les contrées lointaines et inhospitalières, M. Seurat va s'employer maintenant, dans le calme du laboratoire.

René Draz.

(Bulletin de la Société de Géographie de l'Est.)

LA LUTTE POUR LE COTON COLONIAL (1)

La présence à cette réunion des hautes personnalités que M. le Président vient de nommer successivement est, comme il vient de vous le dire, un témoignage de l'importance considérable qui s'attache à la question que je vais avoir l'honneur de traiter devant vous ce soir. Il est fâcheux seulement que ce ne soit pas un homme du métier qui soit appelé à vous parler du coton.

Messieurs, l'Association cotonnière qui m'a envoyé, la Société de Géographie Commerciale et la Société Coloniale Cotonnière du Havre qui ont bien voulu me patronner, ont pensé qu'un économiste pouvait, à côté des techniciens, essayer de définir en quoi consiste, dans sa plus grande nécessité, la question du coton.

Si vous raisonnez d'après les travaux du port du Havre, vous concevez qu'on peut avoir des notions exactes et très étendues si, sans être ingénieur et au lieu d'aller les voir à pied-d'œuvre, on monte simplement la côte et, de là, on fait des comparaisons avec d'autres ports européens. Si vous pouviez dérouler l'un après l'autre les panoramas des ports d'Anvers et du Havre, une telle vision fournirait des rapprochements des plus instructifs pour chacun d'entre nous. Donc c'est au colonial que s'est adressé l'Association du coton colonial et elle l'a chargé de vous parler du coton colonial. S'il en est de plus compétents, il n'en est pas de plus ardents que celui qui prend la parole ce soir.

(1 Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

L'Europe est petite et il semble bien que nous entrons dans des formules de politique tout à fait différentes de celles que nous suivions. La politique des nations va être substituée à la politique de continent, et si vous interrogiez l'un de ceux qui sont à même de prophétiser les destinées des peuples, soit qu'il ait participé à leur gouvernement, soit qu'il ait acquis les connaissances de leurs développement successifs, il n'aurait pas sans doute de peine à vous répondre : l'Europe est menacée d'un danger vers l'Extrême-Orient, qui s'appelle la rivalité des races jaunes, sous la conduite des généraux japonais, avec leur expansion pacifique aggravée d'un développement industriel poussé à son extrême pour le Japon.

Quelle que soit la réalité de ce qu'on a appelé « le péril jaune », nous sommes forcés de tourner les yeux vers un autre continent et de constater qu'un autre danger nous menace, également réel, également pressant, et qui s'attaque à toutes les formes de notre activité. Hier c'était le rachat à bon compte d'une œuvre d'intérêt mondial entreprise avec le produit de l'épargne nationale et dont les bénéfices devraient rester entre nos mains : j'ai nommé Panama. Demain ce sera sans doute la transformation de la Chine en une vaste usine dont nous serons peut-être les clients, mais dont nous ne serons pas même les gérants participant aux bénéfices. Aujourd'hui c'est la menace de voir se tarir une source de ravitaillement de l'industrie nationale : j'ai nommé l'industrie cotonnière.

Jusqu'à ces dernières années, l'Amérique s'était contentée d'envoyer à l'Europe les chargements innombrables de ses cotons bruts, égrénés et non égrénés. Les prix de la marchandise étaient évalués d'après l'importance des récoltes, et celles-ci étaient indiquées tous les ans comme le sont chez nous les produits des récoltes des céréales. Tout à coups, la spéculation américaine fit son apparition et de

affirmations tendancieuses vinrent faire subir à la matière première des variations folles, de nature à dérouter l'acheteur et à l'acculer à cette situation que les cours les plus élevés s'appliquaient quelquefois aux récoltes les meilleures. On aurait pu arriver, connaissant les inconvénients de la spéculation, à ce que des syndicats avisassent aux moyens d'y parer sur place. Ils auraient pu avoir des agents techniques qui auraient renseigné aussi bien sur l'importance de la récolte que sur la valeur même de cette récolte ; mais, pour qui connaît les Américains, leur vaste esprit d'entreprise et l'orgueil jaloux qu'ils ont de leur territoire aussi bien que de leur commerce national, il était évident que l'Amérique ne se contenterait pas toujours du rôle de productrice. L'Amérique, dont les besoins vont chaque jour grandissant, n'est-elle pas favorisée par la nature: un sol vierge et fécond, des mines de charbon et de fer voisinant et donnant toutes facilités pour créer une industrie nationale et la développer, ensuite, des étendues formidables de terres, des lacs gigantesques, des estuaires qui sont des mers, une population particulièrement âpre au gain parce qu'elle est faite de tout le surcroît et de tout le déchet de toutes les populations européennes, des fortunes immenses réalisées dans une exploitation intensive du sol et multipliées dans la création de l'industrie nationale et, par-dessus tout cela, comme pour les mettre en œuvre, un entendement spécial qui donne la claire vision de l'intérêt et l'alliage des moyens propres à le servir, produits de tous les éléments enlevés à leur milieu d'origine et transportés là où l'activité développée sous toutes ses formes ne devait pas rencontrer d'entraves.

Un continent défini de la sorte, que lui fallait-il, non pas pour secouer le joug d'un continent plus vieux, depuis longtemps organisé et exploité, mais encore pour dominer à son tour ? Il lui fallait le concours du temps et des années pour le succès.

Dans ce développement de l'Amérique, ce qui frappe surtout, c'est celui des Etats du Sud. Il est intéressant de rapprocher ce qu'était l'Amérique cotonnière des Etats du Sud et des Etats du Nord.

En 1900, les filatures du Nord ne consomment que 260.000 balles, celles du Sud 600.000 environ, et en 1903, les filatures du Nord prennent 970.000 balles, celles du Sud 1.000.000 à 1.730.000. Par conséquent, l'année 1903 a vu la prédominance des Etats du Sud sur ceux du Nord se marquer d'une façon définitive. Ce mouvement s'accentue d'année en année. Dans les Etats du Sud, les filatures ne sont pas groupées comme elles l'étaient dans le Nord. Elles sont situées au point le plus favorable et presque toujours au point géographique où se rencontrent les voies de transport, et également à portée des mines de charbon et de fer. Il y a par conséquent ce que l'on peut appeler une méthode d'industrie particulièrement dangereuse au point de vue cotonnier.

Enfin, un facteur nouveau entre en ligne : le Canada. En 8 ans le Canada a demandé près de 3 millions de balles et sa consommation a passé de 200.000 à 550.000 balles On peut prévoir que les Américains sont à même d'employer la moitié de la production de 1906 évaluée à 13 millions de balles, Eh bien ! ce développement des filatures dans les Etats du Sud participe, je le répète, d'une méthode économique parfaitemeut définie dans ses grandes lignes et parfaitement appliquée dans son exécution.

Les capitaux du Nord s'étaient portés pendant longtemps vers l'Ouest et avaient en cela suivi le mouvement migrateur des masses. Les financiers se souvinrent que le Sud était particulièrement riche et avait été prospère avant la guerre de sécession. On réorganisa les chemins de fer en faillite, on mit en valeur les réserves forestières, on découvrit le charbon et le fer, les hommes d'affaires secondés par les capitaux, entreprirent le relèvement du Sud. Or,

cette œuvre n'en est qu'à son début et on voit ce qu'elle a produit en 20 ans. Ces résultats ne sont encore qu'une indication, car le capital est encore en partie inemployé.

Il semble que nous aurions tort de nous enfermer dans une admiration béate des procédés des Américains, il serait plus simple et plus pratique de les imiter dans leurs méthodes et dans leurs procédés.

De ce que je viens de vous dire, il apparaît bien qu'il y a aussi un « péril » américain. Enfin, si nous raisonnons de l'avenir d'après le passé, nous sommes amenés à conclure qu'il ne s'écoulera pas 10 ans avant que la totalité du coton produit par l'Amérique soit consommée « at home » c'est-à-dire en Amérique. En face de ce danger, que fallait-il faire ? Fallait-il des discours, des réunions, des paroles ? Il fallait surtout des actes. Or les actes s'échelonnent depuis 30 ans à peine ; les uns cherchaient la solution, les autres la définissaient, d'autres enfin en étudiaient les applications.

C'est ici que j'entre sur un terrain qui m'est familier, et où j'ai, avec d'autres, livré des batailles que nous avons gagnées et où j'espère vous aider à gagner à votre tour la bataille du coton colonial. Mais nous n'avons pas encore envisagé, et je vous demande la permission de revenir un peu en arrière, quelle serait la conséquence de ce que je n'hésite pas à appeler un désastre, le jour où l'Amérique consommera la totalité des balles de coton qu'elle produit. Avant moi, vous avez déjà entrevu qu'il n'y aurait pas moins de 300 usines françaises de filature et 600 usines de tissage qui seraient obligées de fermer leur portes vendant à leurs rivaux un matériel jadis coûteux à installer, puis à perfectionner, et devenu inutile. 300.000 ouvriers seraient jetés dans la rue, privés de leur gagne-pain, obligés de chercher un gagne-pain nouveau. Cette perturbation aurait dans le capital et le travail des répercussions se faisant sentir sur d'autres branches. Telle serait brutalement résumée la

conséquence que nous pouvons entrevoir. Je sais bien qu'elle n'effraie pas outre mesure certains esprits superficiels et qui n'ont de la vie des peuples qu'une conception enfantine : « Des patrons ruinés, disent-ils, la belle affaire ! Ne vous mettez pas en peine pour eux ». Comme s'il pouvait leur être indifférent que le capital, argent ou machines d'une industrie, soit dispersé du jour au lendemain, annihilé ou détruit. « Des ouvriers renvoyés ! Ils feront autre chose ou bien ils iront en Amérique. » Comme s'il était possible à des hommes dont le corps a été plié pendant des années à une certaine catégorie de travail de modifier leurs aptitudes professionnelles, comme si même les Américains, dans le cas où cela pourrait se produire, n'étaient pas hommes à défendre l'entrée de leur pays à ceux qui viendraient et pourraient modifier leur état politique et social. Et c'est pourtant de la sorte qu'en France nous envisageons souvent les problèmes qui portent sur la vie de notre pays. Cela s'est produit lorsque il y a 30 ans il s'est agi de renouer les traditions coloniales de la France, perdues et presque proscrites. C'est des colonies françaises que nous tirons aujourd'hui, pour ne citer que deux matières premières nécessaires à l'industrie nationale, le caoutchouc et que demain nous pourrons tirer le coton. Pour le caoutchouc, par exemple, l'ensemble de nos colonies fournit aujourd'hui un total supérieur aux besoins de l'industrie nationale ; par conséquent les colonies françaises peuvent, après avoir approvisionné leurs nationaux, exporter dans les pays voisins. Pour le coton, nous sommes à la veille de démontrer que l'ensemble de nos colonies fournira, quand on le voudra, moyennant une appropriation nécessaire, et en échange des 300 millions que nous payons aux Américains, le million de balles dont l'industrie française a besoin annuellement.

Lorsqu'il s'est agi de coton nous avons cherché dans l'ensemble des territoires ceux qui se préparaient à cette

culture. Cette politique coloniale s'est trouvée justifiée pa les faits, et, en ce qui concerne le coton, nous pouvons essayer de remonter jusqu'aux causes.

Prenez les récits des explorateurs : chez tous, à un degré différent, suivant le tempérament ou suivant le caractère, vous retrouverez la préoccupation constante des intérêts économiques du pays. Ils sont allés à travers des territoires jusque-là inconnus, ils visitèrent des populations barbares, quelques-unes livrées encore à l'anthropophagie. Ils étudient en marchant les capacités de production et de consommation des populations qu'ils rencontrent, les produits de culture et les produits forestiers. Ils essayent d'évaluer les frais qu'auraient à supporter les matières à l'importation ou à l'exportation ou bien ils emportent en France des échantillons de l'industrie indigène, tels ceux rapportés par le commandant Lenfant, et que l'explorateur Béhagle nous avait déjà montrés en 1893. Rentrés chez eux, les explorateurs livrent aux industriels, aux commerçants, les résultats de leurs observations et de leurs études, heureux, si ces études sont accueillies avec intérêt et largement payés de toutes leurs fatigues et de toutes leurs souffrances lorsqu'ils arrivent à déterminer un mouvement économique dans le sens préconisé par eux.

Voici un fait plus particulier et sur lequel je tiens à attirer votre attention parce que vous l'avez connu en son temps et que vous avez pu en apprécier la valeur. C'était en 1898 le colonel Trentinian, alors gouverneur du Soudan, présidait aux destinées du Soudan Français et, je le répète comme tous les fervents coloniaux, il avait la préoccupation des intérêts économiques de la France dans ces régions Il imagina d'abord de faire l'inventaire du Soudan et i institua une mission dont faisait partie M. Chevallier, originaire de Normandie, et M. Copolani, tué récemment, il y a un an environ. L'inventaire une fois fait, il s'agissait de

tirer parti des ressources, des richesses ainsi reconnues. Comment faire ? Comment établir des expériences coloniales en procédant administrativement ? Voici ce que le colonel de Trentinian imagina. Les populations indigènes étaient pliées à l'impôt mais quelques-unes ne connaissaient pas la valeur de nos monnaies, comme les Sénégalais. On leur demanda l'impôt en nature : un pays à élevage était frappé en bœufs pour le ravitaillememt des postes, un pays à caoutchouc, en caoutchouc, la région de Tombouctou en blé (je me rappelle avoir mangé, en 1898 à Paris, du pain fait avec de la farine provenant du blé poussé à Tombouctou); Un pays de coton, frappé en coton. On réunit de la sorte, sous forme d'impôts environ 80 balles de coton qui ressemblaient vaguement aux balles commerciales que vous connaissez, assez mal égrené, mal pressé en tous cas ; mais c'était du coton ! Ce coton avait fort mal voyagé parce que les moyens de transport n'étaient pas perfectionnés. Il en arriva cependant assez pour que des essais puissent être faits et on reconnut sa valeur marchande. Puis le colonel Trentinian rentra en France, recueillit les avis des principaux intéressés et il se préparait à reprendre ses expériences en les corrigeant sur les points défectueux, lorsque survinrent des modifications administratives. Le colonel de Trentinian fut remplacé par un autre gouverneur qui, suivant une habitude trop fréquente, ne crut pas devoir continuer l'œuvre de son prédécesseur, et la question du coton fut abandonnée du jour au lendemain au Soudan. C'était une double faute au point de vue de la métropole qui perdait l'avance de six années et une faute au point de vue de la production indigène qui se voyait arrêtée dans son premier élan.

Quoi qu'il en soit l'expérience était intéressante et c'est en présence de ces données que l'Association Cotonnière a commencé son œuvre dont il me reste à vous entretenir encore.

Vous avez compris, Messieurs, que le remède à la crise

cotonnière pour un Etat réside dans la pleine utilisation de tous ceux de ses territoires qui se prêtent à la culture du coton, et c'est en partant de cette idée qu'il s'est créé en France, en Allemagne, en Angleterre, des associations cotonnières qui poursuivent le même but avec des méthodes et des procédés légèrement différents. Je ne parle pas de la Russie ; la Russie a le Turkestan où elle est arrivée à produire 560.000 balles de coton ; mais elle est également menacée par l'Amérique. La France, l'Allemagne, et l'Angleterre grâce à leurs colonies respectives peuvent trouver la solution de la question du coton colonial.

Qu'est-ce que l'Association cotonnière coloniale ? C'est un groupement de tous ceux qui, directement ou indirectement, sont intéressés à la culture du coton ; commissionnaires en coton, filateurs, tisseurs, teinturiers, apprêteurs ; ce sont là les intéressés directs et ils seraient incontestablement les premières des principales victimes d'un désastre s'il venait à se produire. Les commissionnaires en marchandises, les compagnies de transport, les assureurs, les banquiers sont des intéressés indirects, je le veux bien, mais ils auraient tout de même à pâtir du désastre, car il se ferait un tel déplacement de forces économiques que tous en souffriraient. Et nous aussi, les coloniaux, nous sommes intéressés dans la question du coton, parce que nous tenons à démontrer que la politique coloniale, telle que nous l'avons conçue et que nous l'avons conduite, n'était pas une question de rêve, mais une question d'intérêt pratique, parce que nous voulons que la France reprenne sur ses colonies les mêmes avances qu'elle a pu leur faire. Et quelle pluie bienfaisante pour l'ensemble des colonies françaises, que la répartition des 300 millions de francs que nous payons tous les ans à l'Amérique. Voici quelques chiffres qui nous permettent encore d'envisager l'utilité du problème.

Sur un total de 57 millions de cotonnades importées dans

ιos colonies, je constate que l'importation de la France ne eprésente que 34 millions, c'est-à-dire qu'il reste un mar-ché de 23 millions à couvrir.

Ici, je veux raisonner sur l'ensemble du bloc colonial afri-:ain français. Il y a environ 31 millions d'indigènes dont la plupart sont peu vêtus, les autres complètement nus, et si nous vendions seulement à chacun d'eux 5 mètres de coton-nade cela ferait près de 80 milions de francs.

Il y a là dans ce point de vue colonial une démonstration de l'état de l'œuvre entreprise. Il y a là comme toute la solution de cette grande question qui a fait l'objet de disputes très vives, entre les protectionnistes et les libres-échangistes tendant à faire ressortir le défaut d'équilibre entre la production et la consommation. La solution résidait dans cette double balance ; les colonies fournissant la métropole, et la métropole fournissant de cotonnades les colonies.

Cela dit de l'Association, il est bon d'envisager quelle est son œuvre ; mais auparavant notons que les industriels européens bien avertis du danger qui les menaçait ont pris toutes les mesures susceptibles de parer au danger. Le connaissant, ils cherchent dans leurs colonies des territoires propres à la culture, et ils se sont pour ainsi dire syndiqués en face de l'industrie américaine. Du 5 au 9 Juin 1905 il s'est tenu à Manchester un congrès, et je note tout de suite que l'Association avait exposé là une collection très complète des étoffes faites par divers industriels métropolitains avec du coton de production coloniale proprement dit. Les meilleures choses ont été dites (on dit toujours les meilleures choses dans les congrès), entre autres la nécessité pour l'Europe de produire le coton destiné à ses filatures ; mais surtout la défense cotonnière y fut discutée. A l'inverse de tant de congrès faits pour mettre en valeur certaines personnalités, on a envisagé des solutions pratiques. J'en trouve la preuve dans la circulaire adressée par le syndicat

français aux filateurs et tisseurs et qui les invite à faire connaître ce qu'on appelle les stocks visibles et la consommation réelle du coton. Je dois ajouter, sans entrer dans d'autres détails, que la presque universalité des industriels français a répondu à l'appel du Syndicat de l'Industrie Cotonnière et que la défense cotonnière est en bonne voie.

Essayons de passer en revue, très rapidement, du reste, l'ensemble des colonies françaises.

L'Algérie d'abord, l'Afrique du Nord. Jusqu'à ces dernières années, j'étais de ceux qui pensent que la culture du coton ne serait peut-être pas bien venue dans le Nord de l'Afrique, parce que c'est une culture relativement coûteuse parce que la main-d'œuvre serait peut-être d'un prix trop élevé ; mais pourtant je suis revenu à une opinion meilleure et je crois, avec un certain nombre de cotonniers, que l'Algérie pourra être d'ici quelques années une colonie productrice de coton dans les conditions que je vais spécifier. Ce n'est pas un coton semblable au coton d'Amérique c'est un coton analogue à celui d'Egypte, un coton relativement cher et des essais ont déjà été effectués. L'Association Cotonnière a envoyé 200 kilos de graines de coton d'Egypte qui ont été distribuées à des colons. Dans un district, 180 hectares ont été plantés en cotonniers et la récolte sera assez élevée cette année. Ce n'est pas encore en 1906 que l'on pourra compter sur une production cotonnière algérienne, il faut en tout cas attendre que se soient fondées, créées et développées des organisations commerciales et industrielles aptes à utiliser cette production ; mais on envisage déjà que la production qui avait été essayée en 1860, puis abandonnée à la suite de la guerre de sécession et de la baisse du cours du coton américain, servira à contrebalancer la mévente des vins.

Il y a des questions intéressantes et le crédit voté à la Chambre sur l'initiative de votre honorable député M. Ju

les Siegfried, aura là précisément un emploi particulièrement bien indiqué.

Au Soudan, nous avons déjà les expériences du colonel de Trentinian ; deux années d'essais et bientôt trois années ont permis de définir les variétés à cultiver. En 1905, 20.000 kilos de graines ont été mis à la disposition des colons, en 1906, 50.000 kilos seront envoyés. Or voici à ce propos l'opinion personnelle de M. le Gouverneur du Soudan. Je l'ai entendu, j'ai causé longuement avec lui et je trouve intéressant de vous la rapporter en insistant particulièrement sur cette opinion :

« Je vous ferai faire, dit-il, la culture du coton au Soudan à une seule condition, c'est que vous serez près du champ pour l'acheter à l'indigène et le payer en pièces de 5 francs. Il y a un point de comparaison entre l'indigène soudanais et notre paysan français. L'indigène soudanais, qui est cependant d'une autre race, est en réalité le véritable paysan. Il a déjà la richesse acquise en élevage et chacun sait que le noir achète ses femmes avec des têtes de bœufs ; il a une richesse acquise en culture ; les étoffes indigènes et les vêtements qui sont sous vos yeux proviennent des cultures indigènes et de l'industrie cotonnière indigène. Et puis il est comme le paysan français, il aime beaucoup, soit au marché soit dans les centres commerçants, quand il a apporté les produits de sa culture, remporter le prix de sa vente en espèces sonnantes à la maison. C'est là le point de comparaison, c'est ce qui fait la qualité dominante, celle sur laquelle nous pouvons fonder le plus d'espoir au point de vue de la production.

Nous avons déjà comme expérience la vente qui a été faite au mois de juillet dernier ici au Havre, de 25 balles d'un coton qui a été estimé très beau et vendu au cours supérieur de 75 francs. Nous avons aussi des expériences faites par M. David Maigret.

Il y a par conséquent des indications très précises, très favorables sur le coton qui sera produit au Soudan et j'ajoute que tous les cotons obtenus par l'Association le sont avec des graines importés d'Amérique et sélectionnées.

Au Dahomey, la création de la voie ferrée ouvre le pays à l'exploitation. Alors que 100 tonnes étaient récoltées en 1904/1905, la récolte sera supérieure en 1906. Ici il y a une variété indigène assez intéressante pour le tissu qui ressemble à celui fabriqué avec laine et coton.

C'est un coton d'espèce laineuse au toucher qui pourrait être amélioré et fournir un type spécial et nouveau. L'Association a au Dahomey des stations d'égrenage installées. Le concours du gouverneur lui est acquis.

Il s'est produit un fait intéressant dans la première exploitation au Dahomey. Le premier coton produit dans cette colonie a été acheté par des Allemands pour être transporté à Hambourg et l'agent de l'Association, M. Poisson, fils d'un professeur distingué d'histoire naturelle, n'a pas trouvé autre chose comme consolation que d'imposer à l'acheteur de toucher au Havre. Avouez que la consolation est bien minime et qu'il eût été plus intéressant de noter que ce coton eût été acheté par des Français.

A Madagascar, les études subventionnées par l'Association ont démontré que de grands espaces pouvaient être consacrés à la culture du coton. Sur la côte ouest,des essais ont été faits et nous avons un rapport de M Crépy sur le coton de Nossi-Bé. Voilà encore des résultats particulièrement intéressants.

Quant aux autres colonies françaises : La Guadeloupe, la Côte des Somalis, Réunion, Guyane, Congo français,etc. l'Association Cotonnière Coloniale se trouve en présence de demandes nombreuses que, malheureusement, la modicité de ses ressources ne permet pas toujours de satisfaire. Si l'on pouvait envoyer des graines et des machines aux

lieux divers qui en font la demande, on obtiendrait une échelle de variétés, sinon aussi considérable, du moins analogue à celles des cotons d'Amérique.

Dans cette œuvre de l'Association il faut noter que les dépenses sont considérables ; elle a des agents à elle qu'elle envoie, qu'elle installe dans les colonies ; elle leur impose une besogne très précise à exécuter. Il faut acheter les graines en Amérique et les envoyer dans les diverses colonies. Elle envoie des machines à égrener, à presser; elle installe des machines qui fonctionnent avec moteurs. Au Dahomey, elle a une usine électrique qui a été essayée aux environs de Paris, chez M. Esnault-Pelletier, à Boulogne-sur-Seine.

Cette année elle va envoyer plus de 50.000 kilos de graines de coton ; elle possède déjà 25 machines à égrener, 5 presses et 3 usines d'égrenage mécanique. Elle a importé dans les premiers mois de 1904, 18 tonnes de coton, la production de 1905 est de 50 tonnes. La progression sera en somme ce que la feront les adhérents de l'Association Cotonnière s'ils lui viennent en plus grand nombre, et somme toute, il faut bien reconnaître que dans une œuvre de cette importance c'est l'universalité des industriels français qui devrait soutenir l'œuvre de l'Association Cotonnière coloniale.

Essayez, si vous le voulez bien, de comprendre l'importance de cette question. Visitez tous les ports pour décider chacun d'entre vous à une action plus soutenue et plus méthodique, essayez d'entrevoir dans cette voie l'œuvre entreprise par l'Association.

De quoi s'agit-il ? il s'agit en somme de dériver ce courant commercial de 300 millions de francs et de le diriger sur les colonies françaises. Il s'agit d'excercer sur des pays beaucoup plus vastes que la France elle-même une action précise et méthodique qui modifie leurs conditions économiques ; il s'agit de modifier l'état social et politique des

populations indigènes dont le nombre est considérable comme vous pourrez vous en rendre compte tout à l'heure. Il s'agit de délivrer l'industrie cotonnière métropolitaine du joug américain, qui est si lourd et dont les commerçants du Havre ont pu apprécier le poids il y a deux ans, lorsqu'ils ont vu les cours du coton monter de 70 francs à 110 et 120 francs, pour retomber au cours précédent de 60 francs.

Voilà en résumé quelle est l'importance de l'œuvre poursuivie par l'Association Cotonnière coloniale et c'est en faveur de cette œuvre que je suis venu faire un appel direct aux commerçants et industriels de la ville du Havre, commerçants et industriels qui sont particulièrement intéressés dans la question. C'est le Havre qui importe le coton employé par l'industrie métropolitaine, qui peut également ambitionner l'importation des cotons coloniaux français. C'est dans cette ville qu"il semble impossible de ne pas obtenir l'unanimité du concours auquel je suis venu ce soir faire appel et, s'il fallait d'autres arguments pour vous décider à l'action, je n'aurais qu'à vous dire quelle a été l'œuvre des Anglais dans l'Inde et en Egypte. Mais vous la connaissez et vous comprenez pourquoi l'Angleterre a tenu à cette vallée au point d'en venir presque à déclarer la guerre à la France, c'est parce que c'était un pays à coton en même temps qu'un pays à hommes. En effet dans la région du Nil il y a une race assez analogue à celle que nous possédons dans notre Sénégal et au Soudan, et c'est avec les Sénégalais que nous avons fait la conquête de notre empire colonial africain.

Disons un mot de l'œuvre des associations étrangères. En Allemagne ce sont les coloniaux qui ont poussé à l'étude de la question et ils ont été, dans cette œuvre, merveilleusement soutenus par Guillaume lui-même, par le gouvernement impérial ; l'Allemagne poursuit le même but au Tchad et au Cameroun, voisin de notre Congo.

En Angleterre, ce sont les industriels métropolitains et eux seuls qui ont poussé à la recherche de la solution dans les colonies de la côte occidentale d'Afrique appartenant à l'Angleterre. A propos de l'industrie anglaise, il est intéressant d'en noter ici l'importance et d'en faire la comparaison avec l'industrie française. Il y a environ 100 millions de broches dans le monde entier et 50 millions, la moitié, se trouvent en Angleterre. L'Angleterre possède le tiers des métiers du monde et le quart des exportations anglaises est composé des produits de coton.

On a très justement dit que dans le commerce mondial de l'Angleterre les cotonnades constituaient ce que l'on peut appeler la monnaie d'appoint. On a estimé jusqu'à un certain degré d'exactitude, en comprenant les armateurs les banquiers, à 10 millions, soit le quart de la population de la Grande-Bretagne, le nombre des Anglais qui vivent du coton.

L'Association anglaise a des ressources considérables et de beaucoup plus élevées que celles de l'Association française. Ses expériences ne sont pas du reste plus démonstratives que les nôtres ; dans tous les cas, l'Association anglaise s'est engagée dans une voie assez dangereuse qui consiste à acheter la totalité du coton produit par les indigènes. Il y a là un danger que nous avons su éviter dans les colonies françaises. Il est évident qu'il faut aider les commerçants, mais il faut aider l'indigène, l'habituer à améliorer sa production, et si on la lui achète dès le début en totalité, on risque de le voir s'éterniser dans les mauvaises méthodes. Dans ces ressources de l'Association anglaise, il y a un fait intéressant à savoir : des associations ouvrières anglaises ont apporté un concours matériel à l'œuvre poursuivie par les patrons, soit la somme de 62.625 francs versés annuellement pendant 7 ans. Dans ces chiffres nous trouvons une souscription ouvrière de 100 £

et deux autres groupes ouvriers ont souscrit 500 £ chacun, un groupe 250 £, un groupe 100 £, trois 50 £ et un 5 £ seulement.

Je voudrais, Messieurs, avoir été entendu ce soir par un grand nombre de personnalités du monde ouvrier, parce que je voudrais pouvoir appeler leur attention sur ce fait. Dieu me garde de faire de la politique dans cette enceinte, mais je ne peux pas ne pas constater que les ouvriers anglais ont des façons différentes des ouvriers français de concevoir les rapports qu'ils peuvent ou doivent avoir avec les patrons. Ils ont la conception que leurs intérêts ne sont pas forcément contradictoires et qu'il leur est possible, à un moment donné, de les mettre d'accord, de collaborer directement à une œuvre poursuivie par les patrons et dont ils sont en partie les bénéficiaires. Je voudrais que de nombreux ouvriers français pussent acquérir partiellement, tout au moins ici ce soir, les notions exactes et étendues des grands devoirs compris dans la question cotonnière. Je m'empresse d'ajouter qu'il s'en est déjà trouvé et que deux associations françaises ont apporté à l'Association Cotonnière coloniale le produit annuel de leur souscription, peu élevée c'est vrai : mais il y a dans ce fait un encouragement pour l'avenir et un progrès dont il faut tenir compte. La Bourse du Travail indépendant de Lyon a souscrit annuellement 50 francs et une association de Falaise a souscrit aussi 50 francs.

Ce sont 50 ouvriers cotonniers qui se sont cotisés pour faire cette somme. C'est un fait particulièrement intéressant que la première souscription soit venue de la ville de Falaise, de la ville qui fabrique ces bonnets de coton français chantés par les chansonniers et qui si longtemps ont abrité les cerveaux français des rhumes et l'intelligence française du pessimisme. Il ouvre la voie à des temps nouveaux et nous devons remercier les fabricants de bonnets de Falaise

d'avoir donné un si bel exemple aux ouvriers français.

Faut-il encore trouver d'autres arguments ? Je les trouverai dans ce fait que, en 1890, il s'est créé un Comité de de l'Afrique française.

L'Association cotonnière poursuivit, elle aussi, la continuation de l'œuvre entreprise par le Comité de l'Afrique française et il serait étrangeque les Français ne vissent pas dans cette œuvre une bonne action à accomplir vis-à-vis des indigènes, et la suite de l'effort que l'on a fait pour les idées politiques défendues par le Comité de l'Afrique française.

Je voudrais enfin avoir été entendu par l'un de ces hommes que la fortune a pu favoriser et qui vont dans la vie faisant le bien ; à ceux-là il me serait facile de prouver qu'on peut faire bien plus grand en poussant à la culture du coton, et pour appuyer cette argumentation, je n'aurais qu'à rappeler les chiffres que représente l'ensemble des individualités intéressées à l'industrie cotonnière française ; je rappellerais aussi le mombre des indigènes que l'œuvre de l'Association va élever jusqu'à nous en les faisant sortir de la barbarie qui les étreint depuis des siècles.

Vous voyez, Messieurs, que j'avais bien raison d'employer cette expression : « La bataille du coton colonial ». C'est en réalité une véritable bataille entre le vieux continent et le nouveau ; l'une de ces batailles dans lesquelles le canon ne fait pas entendre sa voix, mais dans laquelle joue le télégraphe. J'invite à entrer dans la bataille tous ceux directement ou indirectement intéressés dans la question du coton colonial français.

PAUL BOURDARIE

LISTE DES OUVRAGES

Légués à la Société de Géographie Commerciale du Havre

par

M. J. DEBAMALLE, membre donateur de la Société

Nouvelle géographie universelle. La terre et les hommes, par Elisée RECLUS. Paris, 1876-1894, 19 vol. gr.-in-8, illustrés de nombreuses gravures dans le texte et hors texte, de cartes en noir dans le texte et cartes en couleurs hors texte.

La terre à vol d'oiseau, par Onésime RECLUS. Paris 1877, 2 vol. in-16, avec 370 gravures.

Précis de la Géographie universelle ou description de toutes les parties du monde, par MALTE-BRUN, Paris.1861, 3 vol. in-8, ornés de gravures et de cartes.

Géographie physique, historique et militaire. par Théophile LAVALLÉE, Paris, 1882, 1 vol. in-12.

Géographie physique, historique et militaire de la Région française. France, Hollande, Belgique, Suisse, Frontière occidentale de l'Allemagne, par E. BURBAU, Paris, 1882, 1 vol. in-16.

Nouvelles Géographiques. par F. SCHRADER et H. JACOTTET, années 1891 à 1894, Paris, 4 vol. in 8 et in-4, avec cartes dans le texte.

Autour du monde. par Georges KOHN, Paris, 1884, 1 vol. in-12,

A bord de la «Junon». Gibraltar, Madère, Cap-Vert, Rio-de-Janeiro, Montevideo, Buenos-Aires, le Détroit de Magellan, Valparaiso, Le Callao, Panama, New-York, par Gaston LEMAY, Paris, 1881, 1 vol. in-8, illustré de 150 dessins inédits.

Le Littoral de la France. par Ch. F. AUBERT, Paris, 1884, 6 vol. gr. in-8, ornés de nombreuses gravures dans le texte et hors texte, cartes et croquis.

Le Midi de la France, depuis l'Auvergne et y compris les Alpes, manuel du voyageur, par K. BAEDEKER, Paris, 1889, 1 vol. in-16 avec 14 cartes, 11 plans de ville et un panorama.

Tableau historique et pittoresque de Paris depuis les Gaulois jusqu'à nos jours, par J. B. de SAINT-VICTOR, Paris, 1822, 8 vol. in-8.

Histoire de Bretagne. par M. DARU, Paris, 1826, 3 vol. in-8.

Vieuses légendes du Berry. par Just VEILLAT, Châteauroux. 1864, 1 vol. in-8.

Recherches historiques sur l'Anjou et ses monuments. Angers et le Bas-Anjou, par J. F. Bodin, Saumur, 1821, 2 vol. in-8, ornés de gravures hors texte.

Recherches historiques sur la ville de Saumur, ses monuments et ceux de son arrondissement, par J. F. Bodin, Saumur, 1812, 2 vol. in-8, avec gravures hors texte.

Mémoires sur Vierzon, par M. Lemaitre, Bourges, 1836, 1 vol. in-12 avec une gravure.

Dictionnaire des Institutions, mœurs et coutumes de la France. par A. Chéruel, Paris, 1884, 2 vol. in-16, avec figures dans le texte.

Notices coloniales, publiées à l'occasion de l'Exposition universelle d'Anvers en 1885, Paris, Imprimerie Nationale, 1886, 3 vol. gr. in-8, avec cartes hors texte.

Le Nouveau port de Bizerte, Paris, 1903, 1 vol. in-8, avec gravures, cartes et plans.

La France dans l'Afrique occidentale, 1879-1883, Paris, 1884, 1 vol. in-8, accompagné d'un atlas contenant 22 cartes et plans.

L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789, par Lucien Peytraud, d'après les documents des Archives coloniales, Paris, 1897, 1 vol. in-8.

Voyage dans la Guyane française, par Frédéric Bouyer, capitaine de frégate, Paris, Hachette, 1863, 1 vol. in-4, avec cartes et gravures,

L'Inde française avant Dupleix. par H. Gastonnet des Fosses, Paris, 1887, 1 vol. in-8.

Espagne et Portugal, manuel du voyageur, par K. Baedeker, Paris, 1900, 1 vol. in-16, avec 7 cartes et 47 plans de villes.

Londres et ses environs, manuel du voyageur, par K. Baedeker, Leipzig, 1894, 1 vol. in-16, avec 4 cartes et 21 plans de villes.

Allemagne du Sud et Autriche, manuel du voyageur, par K. Badedekker, Leipzig, 1893, 1 vol. in-16, avec 25 cartes et 26 plans de villes.

De l'Allemagne, par Mme de Stael, avec une préface par M. X. Marmier. Paris, 1850, 1 vol. in-12.

Voyage dans la Russie méridionale et la Crimée, par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie, exécuté en 1837, par Anatole Demidoff, Paris, 1 vol. in-8, illustré de 64 dessins.

L'Orient et ses peuplades, par Mme Olympe Audouard, Paris 1867, 1 vol. in-12.

Les mystères du Sérail et des harems turcs. Lois. mœurs, usages, anecdotes, par Mme Olympe AUDOUARD, Paris, 1866, 1 vol. in-12, orné de dessins.

L'Afrique, choix de lectures géographiques accompagnées de résumés, d'analyses, de notes explicatives et bibliographiques, par L. LANIER, Paris, 1884, 1 vol. in-12, orné de 57 vignettes, 9 cartes en couleurs, et 33 cartes dans le texte.

Le Maroc, par Edmondo de AMICIS, traduit de l'Italien par Henri BELLE, 1882, 1 vol. in-4, orné de 174 gravures.

Voyage en Egypte et en Syrie pendant les années 1783, 1784 et 1785, suivi de considérations sur la guerre des Russes et des Turks, par C. F. VOLNEY, Paris, 1825, 2 vol. in-16.

Voyage dans la Basse et dans la Haute Egypte, pendant les campagnes du général Bonaparte, par Vivant DENON, Paris, an X, 1 vol. in-4.

Pièces diverses et correspondance relatives aux opérations de l'armée d'Orient en Egypte, Paris, an IX, 2 vol. in-8, publiés en exécution de l'Arrêté du Tribunat, en date du 7 nivôse an 9 de la République Française.

Une excursion au canal de Suez, par Paul MERRUAN, Paris, 1862, 1 vol. in-4, orné de gravures et une carte.

Notice sur la participation de la Compagnie universelle du Canal de Suez à l'Exposition universelle de 1889, Paris, 1890, 1 vol. in-8, avec gravures, cartes et graphiques.

Les mystères de l'Egypte dévoilés, par Mme Olympe AUDOUARD Paris, 1866, 1 vol. in-12.

En Asie centrale à la Vapeur. La mer Noire, la Crimée, le Caucase, la mer Caspienne, par Napoléon NEY, Paris, 1888, 1 vol. in-8 orné de gravures.

Aux Indes, Madras, Nizam, Cashmire, Bengale, par Georges NOBLEMAIRE, Paris, 1898, 1 vol. in-16.

En Congé, Egypte, Ceylan, Sud de l'Inde, par Georges NOBLEMAIRE, Paris, 1898, 1 vol. in-16.

A bord du Courrier de Chine, par Charles HACKS, Paris, 1891, 1 vol. in-16, orné de dessins et illustrations de FILLOL.

En Escale. Une promenade à Ceylan, Singapour, Saigon, Hong-Kong, Macao, Canton, Une semaine aux Philippines, par André BELLESSORT Paris 1900, 1 vol. in-16.

Correspondance de V. Jacquemont, avec sa famille et plusieurs de ses amis pendant son voyage dans l'Inde, 1828-1892, Paris, 1841, 2 vol. in-12, avec une carte.

L'Extrême-Orient. par Paul BONNETAIN, Paris, 1887, 1 vol. in-4 orné de nombreux dessins d'après nature, et 3 cartes.

L'Amérique, choix de lectures de géographie accompagnées de résumés, d'analyses et de notes explicatives, par L. LANIER, Paris, 1883, 1 vol. in-12, orné de 37 vignettes, 9 cartes en couleurs et 28 cartes dans le texte.

Histoire de l'Amérique, par W. ROBERTSON, Paris, 1818, 3 vol. avec 4 cartes et 1 planche hors texte.

Sibérie et Californie, notes de voyage et de séjour (Janvier 1899, Décembre 1902), par Albert BORDEAUX, Paris, 1903, 1 vol. in-16, avec 22 gravures hors texte.

Dans les Montagnes Rocheuses, par le Baron E. de MANDAT-GRANCEY, Paris, 1889, 1 vol. in-12, orné de dessins de Grafty.

Les Incas ou la destruction de l'Empire du Pérou, par M. MARMONTEL, Berne, 1777, 2 vol. in-8 ornés de gravures hors texte.

Bolivia, sept années d'exploration, de voyages et de séjours dans l'Amérique australe, par André BRESSON, avec une préface de Ferd. de LESSEPS. Paris, 1886, 1 vol. gr. in-8, avec 30 planches hors texte, 77 vignettes et 9 cartes et panoramas polychromes.

Troisième voyage de Cook ou journal d'une expédition faite dans la Mer Pacifique du Sud et du Nord, de 1776 à 1780. Paris, 1788, 1 vol. in-8 avec une gravure hors texte.

Congrès international des Sciences géographiques tenu à Paris en 1889, compte-rendu publié par le Secrétariat général du Congrès Paris 1890, 2 vol. in-8, avec cartes hors texte

Bulletin de la Société astronomique de France et revue mensuelle d'astronomie, de météorologie et de physique du Globe, années 1897 à 1902. Paris, 6 vol. in-8, illustrés de nombreuses figures.

De la Marine marchande, à propos du percement de l'isthme de Suez, par Marius FONTANE, Paris, 1868, 1 vol. in-8.

Les derniers jours de la Marine à Rames par le Vice-Amiral JURIEN de la GRAVIÈRE, Paris, 1885, 1 vol. in-18, enrichi de nombreuses gravures.

Histoire des Romains, depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'invasion des Barbares, par Victor DURUY, nouvelle édition revue et augmentée. Paris, 1879, 7 vol. gr. in-8, enrichis de 2500 gravures dessinées d'après l'antique et de 100 cartes ou plans.

Histoires d'Hérodote. traduction nouvelle avec une introduction et des notes par P. GIGUET, Paris, 1881, 1 vol. in-16.

Inde Védique (de 1800 à 800 ans av. J.C,). par Marius FONTAINE, Paris, 1881, 1 vol. in-8.

Le Bouddha et sa religion, par J. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, Paris, 1862, 1 vol. in-8.

Mahomet et le Coran, procédé d'une introduction sur les devoirs mutuels de la philosophie et de la religion, par J. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, Paris, 1865, 1 vol. in-8.

Moines et Papes, essais de psychologie historique, Un moine de l'an 1000, Sainte Catherine de Sienne, Les Borgia, Le dernier pape-roi. par Emile GEBHART, Paris, 1897, 1 vol. in-16.

Histoire des deux Restaurations. jusqu'à l'avènement de Louis-Philippe (de Janvier 1813 à Octobre 1836), Paris, 1858, 8 vol. in-8, avec une carte.

Napoléon et ses détracteurs par le prince NAPOLÉON, Paris, 1887, 1 vol. in-12.

Enquête parlementaire sur l'insurrection du 18 Mars 1871, édition contenant in-extenso les 3 volumes distribués à l'Assemblée Nationale. Paris 1872, 1 vol. in-4.

Almanach Royal pour l'an 1821, présenté à Sa Majesté. Paris, 1820, 1 vol. in-8.

La Civilisation et le Choléra, par Jules GIBETTE, Paris, 1867, 1 vol. in-8.

Histoire de la vie et des voyages de Christophe Colomb, par Washington IRVING, Paris, 1828, 4 vol. in-8, avec 2 cartes hors texte.

Souvenirs maritimes. par l'amiral Werner, traduction de Noé. Paris, 18... 1 vol. in-8, orné de nombreux dessins de Ginos.

Voyages récréatifs du Chevalier de Quevedo, écrits par lui-même, 1756, 1 vol. in-8.

Les Récréations scientifiques, ou l'enseignement par les jeux, par Gaston TISSANDIER, Paris, 1881, 1 vol. in-8, orné de 223 gravures dans le texte.

Le Magasin des Enfants, ou dialogue d'une sage gouvernante avec ses élèves, par Mme LEPRINCE de BEAUMONT, Paris, 1821, 4 vol. in-12 (le 1er volume manque).

BIBLIOGRAPHIE

L'Année Cartographique. Supplément annuel à toutes les publications de Géographie et de Cartographie, dressé et rédigé sous la direction de F. SCHRADER, Directeur des travaux cartographiques de la librairie Hachette et Cie.

SEIZIÈME SUPPLÉMENT (1906), contenant les modifications géographiques et politiques de 1905. — Trois cartes doubles tirées en couleurs, avec texte explicatif au dos. Prix : 3 fr.

I. — **Europe-Asie**, par D. AÏTOFF. — *Ethnographie de la Russie* d'après les données du premier recensememt de la population de l'Empire russe publiés en 1905. Cette planche représente, sur 17 petites cartes à la même echelle, l'extension des principaux groupes ethniques de la Russie d'Europe : *Russes, Polonais, Lituaniens, Roumains, Allemands. Juifs, Finnois, Turco-Tatars. différents peuples du Caucase*, etc. Une dix-huiteme carte indique l'ethnographie de l'Empire tout entier. — La notice qui se trouve au verso donne la composition ethnique de la population par gouvernements et districts correspondant en Russie aux départements et arrondissements français.

II. — **Afrique**. par M. CHESNEAU, — *L'erg Iguidi*, d'après la reconnaissance de la Compagnie Saharienne du Touat. Capitaine Flye Sainte-Marie (1904-1905). — *Principales explorations récentes au Maroc.* — *Nigeria, Cameroun, Congo français*, d'apres les levés de l'expédition Alexander-Gosling (1904-1905), les cartes du Tchad du capitaine Tilho (1904) et de H. Marquardsen (1905), les cartes du bassin du Logone de M. Moisel (1905), et de G. Bruel (1905). — *Le Cours supérieur de l'Abaï* d'après les levés de W. Blundell. — *Tracé du projet de chemin de fer entre Diriuaoua et Addis-Ababa*, d'après les études de la Mission topographique française (1903).

III. — **Amériques**, par V. HUOT. — *Explorations en Bolivie* (Itinéraires Steinmann et J. Vaudry.) — *Frontière Boliviano-Bollvienne* dans la région du Haut-Paraguay. — *Frontière du Bresil et de la Guyane anglaise.* — *Frontières définitives entre les Etats de l'Amérique du Sud* (1905).

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, Rue Cassette. Paris

SOMMAIRE DU N° 68

Les Résultats de la politique intérieure du Siam en 1906.
L'Indo-Chine à l'Exposition de Marseille, par R. C.
Le Problème anglo-indien : critiques et réponses, par C. MOUREY.
Le Nationalisme économique en Chine.
Les Régies financières en Indo-Chine, par X.
Asie Française : La ligne de Tourane à Hué. — La renaissance de l'industrie du sel en Indo-Chine. — La situation économique au Cambodge. — Revendications des colons tonkinois.— La suppression des « lay ».
Chine : L'édit contre l'opium. — Autres édits réformateurs. — Les chemins de fer. — Les douanes maritimes. — L'armée chinoise. — La réorganisation mandchoue. — L'ouverture de Nanning et le commerce du Si-kiang. — Les mines de Hainan.
Corée : Le port de Fou-san.
Japon : Les question des écoles de San-Francisco. — Négociations russo-japonaises.
Asie Russe : Le chemin de fer de l'Amour. — La question du doublement du Transsibérien.
Turquie. Un incident entre Turcs et Persans à Kerbelah.
Perse. Les négociations russo-anglaises. — L'emprunt anglo-russe. — L'Allemagne dans le golfe Persique. — La question de frontières turco persane.
Asie Anglaise. Inde, superficie et population. — **Australasie**. Le traité franco-anglais sur les Nouvelles-Hébrides. — **Nominations officielles**. - **Bibliographie**.
CARTES : Le Siam.

Envoi sur demande d'un spécimen gratuit.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

Tours et Châteaux de Touraine (Les Villes d'art célèbres) par P. VITRY, attaché au Musée du Louvre, Paris, 1905, 1 vol in-4, orné de 107 gravures.

Voyage en France, 42e série Région parisienne, I, Nord-Est. Le Valois, par ARDOUIN-DUMAZET, Paris, 1905, 1 vol. in-12, avec 21 cartes ou croquis.

La Champagne, Etude de géographie régionale par E.CHANTRIOT, agrégé de l'Université, docteur ès-lettres, Paris, 1906, 1 vol. in-8. avec 31 gravures, 21 planches et 17 cartes ou graphiques.

La Belgique, Institutions, Industrie, Commerce, Ouvrage publié par le Ministère de l'Industrie et du Travail pour le Commissariat général du gouvernement près de l'Exposition universelle et internationale de Liège, Bruxelles, 1905, 1 vol. in-8 orné de gravures et portraits. (Don de M. le Ministre de l'Industrie et Travail de Belgique.)

Nuremberg, (Les villes d'art célèbres) par P. J. RÉE, conservateur du Musée germanique de Nuremberg. Paris, 1906, 1 vol. in-4, orné de 106 gravures.

Du Kremlin au Pacifique, par Georges DUCROCQ, Paris, 1905, 1 vol. in-8 orné de 75 gravures.

A travers le Haurân et chez les Druses. Excursion à Palmyre par Homs, par Mme Adélaide SARGENTON GALICHON, Genève, 1905, 1 vol. in-16, orné de 6 gravures.

Trois ans en Indo-Chine, notes de Voyage, par le pasteur J. PAUNIER, Toulouse, 1906, 1 vol. in-8, orné de gravures et une carte.

La Colonisation hollandaise à Java, ses antécédents, ses caractères distinctifs, par Pierre GOUNAUD, docteur ès-lettres. Paris, 1905, 1 vol. in-8.

Les Musulmans français du Nord de l'Afrique. par Ismaël HAMET, officier interprète principal à l'Etat-major de l'Armée. Paris, 1906, 1 vol. in-18.

L'affaire Marocaine. Le Maroc, La France et le Maroc, l'Accord Franco Anglais, l'Accord Franco-Espagnol, le Désaccord Franco-Allemand, les Réformes, par V. BÉRARD, Paris, 1906, 1 vol. in-18.

Annuaire du Maroc, par Albert COUSIN et Daniel SAURIN, publié sous le patronage du Comité du Maroc, 1re année, Paris, 1905, 1 vol. in-8 orné de 90 photogravures, 3 cartes et un plan.

Le Maroc pittoresque, par J. du TAILLIS, Paris, 1905, 1 vol. in-8 illustré de 115 reproductions d'après les photographies de l'auteur.

Le Commerce et l'Industrie à Fez, par Ch. René LE CLERC. Rapport au Comité du Maroc. Paris, 1905. 1 broch. in-8, 215 pp. avec plans. (Don du Comité du Maroc.)

Le Caire, le Nil et Memphis. (Les villes d'art célèbres), par Gaston MIGEON, Paris, 1906, 1 vol. in-4, avec 133 gravures,

Les intérêts français en Ethiopie, par Ernest VINCENT, Paris 1905 1 broch. in-8, 63 pp. (Don du Comité du Maroc.)

La Question de l'Ethiopie, par Ch. MICHEL, Paris, 1905, 1 broch. in-8, 28 pp. avec une carte (Don de l'Auteur.)

Promenades lointaines. Sahara, Niger, Tombouctou, Touareg, par le Lieut[t] H. PAULHIAC, préface par Hugues LE ROUX, Paris, 1905, 1 vol. in-16, orné d'un portrait et de 10 fig. hors texte et dans le texte, avec 2 cartes.

Amérique et Australasie au début du XX[e] siècle, par M. FALLEX et A. MAIREY. Paris, 1905, 1 vol. in-16, avec 103 grav. et 6 cartes.

Resource Map Dominion of Canada. Une feuille en couleurs au 12.000.000[e] accompagnée de renseignements statistiques. Ottawa, 1905, « publié par le Department of the Intérior »

Le Salut de la Race blanche et l'Empire des Mers, par A. E. MAHAN, Traduction, sommaires, préface et introductions par Jean IZOULET, professeur de philosophie sociale au Collège de France. Paris 1905, 1 vol. in-8.

La Guyane inconnue, voyage à l'intérieur de la Guyane française, par Albert BORDEAUX. Paris. 1905, 1 vol. in-18.

Geografia de la Provincia de Cordóba, par Manuel E. RIO et Luis ACHAVAL, ingénieurs. Publication officielle. Buenos-Aires, 1904, 2 vol. in-8, et un atlas in-f° de 10 planches. (Don de M. le Gouverneur de la Province de Cordoba.)

Les Chemins de fer coloniaux en Afrique. Chemins de fer dans les colonies françaises, par E. de RENTY, capitaine d'Infanterie breveté. Paris, 1905, 1 vol. in-12.

Une nouvelle Terre-Neuve avec son St-Pierre-Miquelon et le Coton national à créer sans délai, par Ernst BUNGE, Le Havre, 1905, 1 broch. in-8, 22 pp. (Don de l'Auteur.)

Les produits coloniaux d'origine animale, produits alimentaires, produits industriels, par H. JACOB de CORDEMOY, professeur à l'Ecole de Médecine, Paris, 1903, 1 vol. in-8, avec 94 fig. intercalées dans le texte.

Livret Chaix colonial, guide officiel pour le transport des Passagers et des marchandises à destination des Colonies françaises et dans l'intérieur de ces colonies. 1[re] année, 1[re] édition 1905, 1 vol. in-8, orné de 13 cartes. (Don de M. V. Schmitt.)

L'Année coloniale, nouvelle série, 4[e] année 1904/5, Paris, 1905, 1 vol. in-18.

Le Mécanisme de la vie Moderne, 5[e] et dernière série. Les grandes hôtelleries, la Bourse, les Transports urbains, Porcelaines et Faïences, Tapis et tapisseries, par le Vicomte G. d'AVENEL, Paris, 1905, 1 vol. in-18.

TABLE DES MATIÈRES

ANNÉES 1904-1905

EUROPE

ASIE

AFRIQUE

AMÉRIQUE

PÔLES

GÉNÉRALITÉS

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

HAVRE - Imprimerie Nouvelle, G.-D. QUOIST, 11, rue du Chillou - HAVRE

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

ANNÉES 1906-1907

SOCIÉTÉ

DE

ÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIIIe Année. - 1er Trimestre 1906



HAVRE

AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

131, RUE DE PARIS, 131

1906

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque mois. excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs,** excepté les dimanches et jours fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

Henri BLOT-LEFEVRE

La Société de Géographie Commerciale du Havre a été douloureusement atteinte dans la personne de son Président Henri Blot-Lefevre, que l'unanimité des suffrages de ses collègues avait depuis 5 ans placé chaque année à la tête de notre compagnie, est décédé le 29 Mars dernier dans sa 51e année. Il est des hommes qu'une fin, même prématurée, ne surprend pas ; le mal qui doit les emporter leur donne des avertissements répétés ; Henri Blot-Lefevre a été frappé presque à l'improviste ; il est tombé en pleine vigueur, en possession de lui-même.

Il appartenait à cette classe d'hommes, plutôt rares, que recommande les qualités du cœur, autant que celles de l'esprit. Il avait du caractère, mais sans raideur ; une réelle bienveillance sans l'ombre de fierté ; ce qui le distinguait entre tous, c'était son exquise urbanité : elle lui avait acquis la sympathie universelle. Bien connu dans le monde des affaires où il avait fourni une carrière déjà longue, il était arrivé à cet âge où l'homme, après avoir solidement assis sa position sociale, peut consacrer une part de son labeur aux intérêts généraux de sa ville ou de son pays et faire profiter les autres de l'expérience acquise dans la conduite de ses intérêts privés. C'est par notre société qu'il avait commencé. Membre de notre Comité depuis longtemps, il était devenu notre Président en 1901. Plus tard il fut élu membre de la Chambre de Commerce, qui tient par tant de liens étroits à la Société de Géographie Commerciale ; il en était devenu ensuite le trésorier.

Son dévouement pour la Société de Géographie était sans réserve. Quand nous évoquons son souvenir nous le revoyons dirigeant nos délibérations et présidant nos conférences publiques avec une bonhomie souriante et pleine de finesse. Sa parole était simple sans banalité sa pensée toujours claire et précise ; la qualité maitresse

de son esprit était la distinction. Sa mort a causé une émotion profonde.

Au cimetière, M. J. Couvert, président de la Chambre de Commerce, ancien président de la Société, a pris la parole en ces termes :

« Messieurs,

« Le cruel événement qui nous réunit d'une façon si imprévue autour de cette tombe, m'impose le pénible devoir de dire publiquement, au nom de la Chambre de Commerce, un dernier adieu au regretté collègue que nous perdons, tandis que le profond chagrin de ce brutal départ m'engagerait à pleurer silencieusement un ami.

« Henri Blot, comme beaucoup de membres de notre famille commerciale, n'était pas de souche havraise. Venu au Havre, il y a plus de trente ans pour y faire son apprentissage, il y fut retenu à la fois par l'attrait que les grandes opérations de notre port exerce toujours sur l'esprit de la jeunesse véritablement laborieuse et par l'accueil qu'il rencontra dans la maison à laquelle il était attaché. On sut y apprécier bien vite non seulement l'aménité, la loyauté de son caractère, mais aussi les sérieuses promesses que donnait son intelligence ouverte aux conceptions commerciales et, pendant qu'il lui fut permis de collaborer à la prospérité de la maison qui l'avait accueilli et qu'il devait continuer plus tard, il eut l'inestimable bonheur d'y trouver pour compagne la femme accomplie, qui pleure aujourd'hui et que nous ne saurions consoler.

« Henri Blot-Lefevre, qui était d'esprit prudent et réfléchi, ne voulut participer aux fonctions publiques que lorsqu'il eut la certitude que l'expérience acquise dans la pratique des affaires lui permettrait d'accomplir dignement et utilement pour ses concitoyens les tâches qui lui seraient dévolues.

« C'est ainsi qu'il n'accepta qu'après dix-huit ans de carrière commerciale les fonctions de juge consulaire. Appelé au Tribunal de Commerce en 1893, il y siégea pendant huit années consécutives, montrant particulièrement pendant les quatre dernières années de ce mandat, comme président de section et juge titulaire, sa haute intégrité, son sens précis de la justice et de l'équité.

« Il fut en même temps, en 1893, choisi par le Conseil de régence de la Banque de France comme censeur de la succursale du Havre ; dans ce poste de confiance qu'il occupait hier encore, il sut rendre d'excellents services à notre grand établissement national.

« Mais beaucoup d'entre nous, particulièrement celui qui a la douleur de parler ici, pensèrent que l'action de notre ami pouvait utilement se manifester d'une façon plus extérieure, plus agissante que dans les silencieuses fonctions qu'il avait jusque-là acceptées.

« La curiosité de son esprit, la notion exacte qu'il possédait du rôle de notre pays dans le commerce du monde, le désignèrent pour la présidence de la Société de Géographie commerciale du Havre.

« Il est presque superflu de rappeler avec quel zèle, quelle compétence il présida cinq ans cette Société et ses nombreuses conférences ; il s'adonnait avec ardeur à ses travaux et c'est en présidant la dernière de ces conférences qu'il sentit les premières et rudes atteintes du mal qui devait si prématurément l'emporter.

« Les qualités supérieures montrées par Henri Blot-Lefevre dans l'exercice de ses diverses fonctions, la haute situation qu'il occupait, soit dans la corporation des cuirs et peaux qu'il présidait également, soit au Syndicat général du commerce et de l'industrie, marquait sa place à la Chambre de commerce.

« Entré dans notre compagnie à la fin de 1902, il sut bien vite acquérir parmi nous une notoire autorité ; promptement son zèle assidu, son bienveillant dévouement nous engagèrent à lui demander de siéger dans les Commissions des douanes, de l'outillage maritime et de l'Ecole de commerce, et il y a deux années, la confiance de ses collègues s'affirmant chaque jour davantage, le poste délicat de secrétaire-trésorier de notre Compagnie lui fut attribué.

« Notre collègue, notre ami a donc été frappé en pleine vie, au moment où la maturité, la sûreté de son esprit nous donnaient pour l'avenir de sa collaboration les assurances les meilleures, au moment où nous pouvions mesurer toute la valeur des services qu'il rendait et devait rendre longtemps encore à la chose publique.

« Mais si nous pouvons douloureusement apprécier la per-

te que cette mort prématurée cause aux intérêts généraux, combien plus encore sentons-nous le vide que laisse au milieu de tous le départ de l'excellent ami que perdent non seulement les membres de notre Chambre, mais tous ceux qui nous entourent.

« Lorsque la mort, si rapide, brutale même, d'Henri Blot-Lefevre fut connue à la Bourse, l'émotion fut considérable, les regrets furent unanimes ; c'est là ce que nous avons voulu traduire en mettant en berne non seulement les drapeaux de notre siège et de nos établissements, mais celui de la Bourse elle-même, et nous ne pouvons exprimer notre douleur, celle de tous, qu'en disant que nous regrettons Henri Blot de tout notre cœur.

« Adieu, mon cher ami, nous vous aimions bien. Nos regrets se confondent avec l'immeuse douleur de tous les vôtres. Que cette pensée et les espoirs de l'au-delà leur soient une consolation. »

M. L. Guitton, vice-président de la Société, s'est fait ensuite notre interprète :

« Messieurs,

« La Société de Géographie Commerciale du Havre doit à un président tel qu'était M. Henri Blot-Lefevre l'hommage public de ses profonds regrets. Nous pleurons en lui l'homme qui, par sa direction aussi ferme qu'elle était pleine de tact et d'aménité, avait su grouper autour de lui tous nos dévouements. Il avait, comme nous, la conviction que la Soc'été de Géographie commerciale, dans la sphère restreinte de son action, remplit néanmoins son rôle utile et, pendant les cinq années trop courtes de sa présidence, il n'a cessé de lui consacrer, malgré ses occupations multiples, une ardente et toujours égale sollicitude, ne négligeant aucune occasion de développer les forces et l'activité de la Société. Nous lui en renouvelons ici l'expression de notre gratitude, et si nous disons aujourd'hui à ses restes mortels un éternel adieu, nous conserverons pieusement sa mémoire comme un exemple et comme un encouragement à poursuivre l'œuvre qu'il a si dignement et si vaillamment conduite. »

La Frontière Lorraine (1)

Mesdames Messieurs,

Nous venons de passer par une phase d'appréhensions, presque d'angoisse, qui n'est pas encore oubliée. Je n'ai pas besoin d'insister, vous m'avez compris. Pendant cette période, toutes les pensées se sont tournées vers la frontière de l'Est. Nous avons tous entendu ou répété ces mots : « Sommes-nous prêts, pourrons-nous résister à une invasion, la frontière est-elle suffisamment fermée, est-elle suffisamment gardée ? »

On peut répondre par l'affirmative. Mais si la barrière, est solide maintenant, combien était grand le danger au lendemain de la guerre !

Avant 1870 nous étions à l'abri, la frontière, en somme, était couverte. Une première barrière naturelle, le Rhin, nous protégeait à l'Est ; en arrière c'était la crête des Vosges ; au Nord le massif des Petites Vosges offrait des positions précieuses. La voie d'accès offerte par la Moselle était barrée par Metz. Seule la trouée dite du Tiercelet, vers Longwy, semblait se prêter à l'invasion.

Le danger pourtant n'est pas venu par là. Il s'est produit par notre faute : au lieu de nous appuyer sur les lignes de résistance naturelle, nous avons porté en avant des forces trop faibles que leur vaillance n'a pu empêcher d'être écrasées puis submergées : à Wissembourg d'abord, puis à Freschwiller. Alors nous avons abandonné toutes les défenses naturelles ; les Petites Vosges, qui pouvaient arrêter

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre le 12 Mars 1906.

des armées furent laissées à l'envahisseur. Sur une autre partie de la frontière, vers Forbach, le même désastre se produisit et là encore nous battions en retraite, abandonnant des positions que l'on aurait pu disputer.

Cette frontière que nous n'avons pas su défendre, nous l'avons perdue. On nous a imposé les limites actuelles, de pure convention. Les Allemands, qui se targuent tant de conceptions géographiques, qui préconisent la délimitation par les crêtes et les eaux, qui revendiquent tout pays où sonne un idiome germanique, ont cependant exigé la région de Metz qui est bien française par la langue comme au point de vue topographique. Ils ont ainsi créé une trouée qui leur permettait d'entrer sans peine chez nous. Metz, avant la guerre, était la sauvegarde pour la France, aujourd'hui c'est pour elle la grande menace.

La frontière telle que l'imposa le traité de Francfort n'avait aucune valeur militaire, bien au contraire, car les Vosges pouvaient être tournées vers le Nord, où la Lorraine annexée conduit vers la vaste plaine de Woëvre, région sans défense dans laquelle l'ennemi pourrait arriver par de multiples routes.

Nous avons dû transformer la frontière imposée, la construire, la forger de toutes pièces pour ainsi dire. Il a fallu la couvrir par des forteresses, la relier à l'intérieur par des voies ferrées permettant d'amener rapidement des troupes.

On a accompli une œuvre superbe et formidable que l'on ignore trop.

Il n'y a pas longtemps, je lisais dans un journal, sous la plume d'un homme politique influent, que nous n'étions pas prêts, et que, notamment, nous n'avions pas de chemin de fer stratégique assurant la concentration. C'est une erreur absolue, inexplicable. Nous sommes certainement aussi bien outillés, sinon mieux, que les Allemands. Je suis allé souvent de l'autre côté de la frontière, j'ai vu ce qu'ont

it nos voisins, j'ai pu comparer avec ce que nous avons it nous-mêmes, certainement nous avons accompli davantage.

Notre réseau ferré est très complètement aménagé, de us les points de la France on peut amener des troupes la frontière sans avoir besoin de faire rebrousser les rains. J'ai lu cependant — et l'auteur de cette affirmation riait au scandale — que nous n'avions pas de lignes permettant d'acheminer nos régiments de Limoges vers Nancy. Certes, si nous cherchons dans un indicateur des trains conduisant de Limoges à la frontière de l'Est, nous n'en trouvons pas ; mais si l'on consulte la carte des chemins de fer du ministère de la guerre où les lignes à deux voies, c'est-à-dire aptes au transport intense des troupes sont indiquées, on reconnaît entre chaque chef-lieu de corps d'armée et une des positions de rassemblement à la frontière une ligne ininterrompue à double voie, absolument indépendante de ses voisines. Ainsi de Toulouse et de Limoges, nos corps d'armée se dirigeront vers Toul par Issoudun, Bourges, Auxerre et Troyes.

Lorsqu'on était menacé d'encombrement par le passage de plusieurs corps d'armée dans une même direction, on a doublé les lignes, ainsi dans l'Ouest où les corps d'armée de Nantes et de Rennes utiliseront des voies rapprochées, ainsi, surtout, entre Vitry-le-François et le défilé de l'Ornain à Nançois-Tronville où l'on a accolé une seconde ligne à deux voies à celle que suivent les trains de Paris à Nancy. Il y a là sur une longueur de quinze lieues, huit files parallèles de rails.

Je vous signale ces grands travaux, parce que je ne reviendrai pas sur les voies de communication. Je voudrais maintenant vous dire les aspects pittoresques de la région frontière et aussi la valeur économique du pays.

Celle-ci est très considérable, mais on l'a découvert il y a

peu de temps. Avant la guerre, rares étaient ceux qui soupçonnaient les richesses de cette partie de la Lorraine et du Luxembourg français. Aussi, au moment où le douloureux traité de 1871 nous était imposé, le colonel Laussedat, un des deux officiers chargés du tracé de la nouvelle frontière — l'autre était le général Doutrelaine — eut il une véritable lutte à soutenir. Il connaissait l'existence des gisements de fer autour de Briey et Longwy, il en avait apprécié la valeur, aussi voulait-il à tout prix que l'on gardât cette région, mais il trouva une hostilité absolue de la part des hommes politiques, notamment de Thiers. Vous savez combien celui-ci était entier dans ses idées, c'est lui qui avait déclaré, à propos des chemins de fer, que l'invention nouvelle ne serait qu'un joujou parisien pour aller se promener à Saint- Germain.

En 1871, le chef du pouvoir exécutif qui voulait une solution prompte, répondit : « Du fer, il y en a partout en « France, d'aussi bon qu'en Suède, et la prospérité de « l'industrie métallurgique dans l'Est n'est qu'une pure illu- « sion qui ne durera pas éternellement. »

Erreur colossale ! Aujourd'hui tout le fer que l'on consomme en France, une grande partie du fer consommé en Allemagne, en Belgique, en Angleterre vient de cette région.

Le colonel Laussedat, aidé de M. Pouyer-Quertier, a obtenu qu'une partie de cette zône nous fût laissée, les Allemands ont pris le reste, notamment les hauts-fourneaux d'Hayange et de Moyeuvre qui étaient une de nos gloires nationales.

Ces gisements se trouvaient au point d'où nous allons partir, à la frontière de Luxembourg. Ils s'étendent non seulement sur la Lorraine française et la Lorraine annexée, mais encore sur le Luxembourg français et une partie de la Belgique. Il y a trente ans, malgré l'importance des

hauts-fourneaux d'Hayange, on n'avait pas la moindre idée de l'énormité de cette fortune. Sur plus de 100 kilomètres la couche de minerai s'étend sans interruption, partout fument les hauts-fourneaux. Pour permettre une mise en valeur plus complète, il manquait sur place le combustible. Des recherches paraissent avoir établi que les gisements de Sarrebruck se prolongent jusque-là. Il y aurait donc, sur le même terrain, le fer et la houille comme en Westphalie et en Angleterre, avantage jusqu'ici refusé à l'industrie française.

Cette région du fer commence vers la ville de Montmédy, ancienne capitale du Luxembourg français, petite forteresse qui a fait son devoir en 1870, en résistant tant que cela fut possible. Montmédy se compose de deux villes, Médy-haut et Médy-bas. La ville haute, rocher entouré de fortifications, est désertée ; la population est descendue à la ville basse où les routes et les voies ferrées appellent la vie.

Montmédy espère sa part de la fortune minérale, les recherches se poursuivent autour d'elle.

Mais l'activité la plus considérable restera à sa voisine, Longwy, établie au cœur du bassin minier. C'est encore une forteresse, Longwy, et une cité double : la ville haute, très régulière, couvre un rocher aménagé par Vauban. Au pied un quartier plus populeux possède la gare, très importante, où se réunissent tous les trains reliant Paris au Luxembourg ou se dirigeant vers Metz et Nancy.

A partir de Longwy on est constamment dans les mines de fer. Les travaux sont gigantesques, en moins de trente ans on a complètement creusé le pays. Du bord de certaines mines on a la sensation de l'abime, comme au sommet de la falaise de la Hève, par la hauteur de l'escarpement ; mais ne sont pas vos blanches parois et la mer bleue, on voit des gradins fauves, un cirque couleur de rouille. Des voies ferrées courant au long des parois descendent dans l'abîme.

Une nuée de travailleurs attaquent le gîte, le pays n'a pu fournir assez d'ouvriers, on a dû faire appel aux Italiens, si nombreux sur quelques concessions que l'on entend beaucoup plus parler l'italien que le français. Les libraires vendent des journaux italiens autant que de journaux français. Dans la dernière grève, les Italiens étaient les inspirateurs du mouvement.

Le terrain minier se prolonge sur le territoire allemand c'est-à-dire sur la Lorraine qui nous a été prise. Il remplit entièrement l'espèce de défilé appelé trouée de Tiercelet.

C'était l'un des points surveillés avant l'invasion. Depuis que Metz nous a été enlevé et permet l'accès de notre territoire, l'importance de cette voie est amoindrie, c'est pourquoi l'on n'a pas renforcé Montmédy et Longwy. Cependant le rôle militaire de la trouée n'est pas fini et sa richesse en fer est de nature à faire naitre bien des convoitises.

L'abandon de cette riche région serait un désastre économique ; si nous perdions ces mines, la France serait réduite à de rares gisements suffisamment riches, comme ceux du département de l'Orne qui ont fort développe le port de Caen. Les anciennes mines qui firent la fortune de tant de nos provinces ont une teneur trop faible pour lutter contre les gisements de Lorraine.

Bien au delà de Nancy on rencontre cette industrie du fer ; jusqu'au confluent de la Meurthe et de la Moselle, elle couvre une zone où la frontière, purement artificielle, n'a aucune défense fixe. Nous pouvons entrer facilement en Lorraine annexée et les Allemands n'ont pas d'obstacles pour pénétrer chez nous. On commence à trouver des précautions vers Thionville, que les vainqueurs ont entouré d'ouvrages détachés et où ils ont garnison. Thionville c'est en quelque sorte une avancée de Metz, la grande place qui est pour nous une menace plus encore qu'un obstacle.

En face de Metz, nous n'avons pas de défense immédiate ;

est plus loin que nous avons établi nos lignes de résistance en établissant la chaine de forteresses la plus formidable qui soit peut-être au monde. Chaine continue, sauf deux ou trois passages volontairement laissés, comme des couloirs, où les troupes allemandes seront forcément obligées de pénétrer. Au nord, un de ces couloirs s'ouvre entre la frontière et le camp retranché de Verdun, il comprend en partie la plaine de la Woëvre, dont la zone méridionale offre, en avant de Metz, un immense champ de rassemblement, de parcours difficile cependant. La petite rivière d'Orne, des ruisseaux lents, une multitude d'étangs, des bois permettraient d'organiser une résistance méthodique. Mais la Woëvre ne se prêtant pas à la fortification, nous avons assis notre ligne de défense sur la Meuse et la Moselle, en transformant Verdun et Toul, les vieilles places d'autrefois.

Verdun, avant 1870, était une bien petite ville, dans une enceinte fameuse par les sièges subis. La cité n'a pas débordé les remparts de Vauban, mais les forts, construits à la périphérie, ont prodigieusement étendu les limites de la place, une garnison nombreuse a nécessité la construction d'immenses casernes. Ces troupes ont bien modifié l'aspect de la ville, à certaines heures, après le repas du soir surtout, on ne rencontre que des troupiers ; comme dans la chanson on entend seulement le bruit des bottes. La population de Verdun est de 22.000 habitants dont plus de 10.000 hommes de garnison; avec les soldats qui occupent le village de Thierville ou les forts, c'est à 15.000 hommes qu'il faut évaluer l'effectif.

La défense nécessitera plus de monde encore, réservistes et territoriaux accourront à la première alerte pour participer à la défense de ce camp retranché dont le circuit atteint 48 kilomètres. Sur cette immense étendue on a multiplié les ouvrages, forts et batteries qui nécessiteraient pour un siège en règle la valeur de quatre corps d'armée.

Verdun produit une impression profonde par le nombre et la puissance de ses ouvrages ; d'autres forteresses, Besançon, Briançon et Grenoble par exemple, peuvent paraître plus inexpugnables, parce que leurs forts couvrent de hautes montagnes et d'abrupts rochers. Mais à Verdun on est frappé de la multiplicité de ces fortifications couvrant des collines de hauteur moyenne.

Aux yeux du visiteur, il semble qu'on ne pourrait arriver à forcer un tel passage et cela, en effet, nécessiterait de longs et gigantesques efforts, peut-être infructueux.

Verdun est séparé de la plaine de Woëvre par un large bourrelet de hauteurs abruptes ; les Côtes de Meuse tombant en pentes raides d'un côté sur la plaine, de l'autre sur la Meuse. Ces belles collines des Côtes, couvertes de bois, offrent à l'ennemi un obstacle d'autant plus sérieux que les routes sont rares et maîtrisées par des forts à leur débouché. Une armée d'invasion ne saurait songer à éviter ces défenses en passant à travers bois, à cause de la raideur des pentes et du massif.

Très étroit à la hauteur de Verdun, le bourrelet des Côtes de Meuse s'élargit progressivement vers le sud, pour s'amincir de nouveau jusqu'à la hauteur de Toul ; la partie la plus large se prolonge à l'est en une sorte de promontoire portant le fier village d'Hattonchâtel qui commande d'immenses horizons. Par delà la plaine de Woëvre, étincelante d'étangs, diaprée de bois, sillonnée par les rubans sinueux des routes, on aperçoit les tragiques champs de St-Privat et de Gravelotte, les collines de Metz couronnées de forts.

Hattonchâtel, qui semble un site désigné pour une forteresse, n'est qu'un observatoire.

Les Côtes de Meuse n'offrent aucune coupure sur la plaine de Woëvre, tandis que les vallons étroits et profonds descendent de la crête vers la Meuse. Là s'insinuent les rares chemins. Le principal passage est à Verdun d'où

plusieurs chaussées et le chemin de fer de Metz conduisent à la plaine.

Confinée dans son enceinte, Verdun ne s'est naturellement guère développée, au point de vue économique, bien que ce soit un des principaux centres pour la confection de la lingerie ; elle doit à sa garnison sa principale activité commerciale. Cela est plus marqué encore pour sa voisine St-Mihiel, autre centre militaire considérable mais ville ouverte, c'est-à-dire sans remparts, bien que deux forts, les Paroches et le Camp des Romains dominent de haut cette aimable cité, capitale judiciaire du département de la Meuse. St-Mihiel, est fort intéressante par sa vieille église abbatiale reconstruite au XVIIIe siècle, l'église de St-Etienne où l'on admire le St-Sépulcre, chef-d'œuvre du sculpteur Léger-Richier. Fort calme jadis, elle est devenue fringante par les nombreuses troupes de toutes armes, sans cesse entraînées à la défense des Côtes de Meuse.

Celles-ci, du côté de la Woëvre, sont couvertes de forts puissants reliant Verdun et St-Mihiel au camp retranché de Toul. Une telle zone fortifiée peut paraître invulnérable, cependant on a dû admettre que le passage pouvait être forcé et que l'ennemi trouverait un passage pour franchir la Meuse et tenter de gagner les plaines de Champagne.

Pour cela il lui faudrait traverser l'Argonne, cette région forestière dont Dumouriez avait fait, en 1792, le boulevard de la France. L'Argonne a bien perdu de son caractère d'obstacle, des routes ont été ouvertes à travers ses futaies, le chemin de fer de Verdun la coupe entre Ste-Menehould et Clermont, une autre ligne parcourt le défilé de Grandpré et atteint, sur le revers oriental, le curieux bourg d'Apremont, voisin du tragique Varennes. On a tiré parti de cette nécessité d'ouvrir le pays à la vie moderne, les chemins de fer ont été aménagés en voie à grand rendement, des quais de débarquement assurent l'entrée en ligne presque immédia-

te de plusieurs corps d'armée. L'Argonne peut ainsi reprendre le rôle qu'elle a joué à la veille de Valmy.

C'est un pays peu connu, sauvage encore, où les villages sont rares, les bois profonds. Un des derniers ermites de notre temps, un des pères blancs du cardinal Lavigerie, installé dans une petite chapelle pour y achever sa convalescence, m'a conduit dans quelques parties solitaires très curieuses, faisant comprendre comment l'Argonne, occupée par des troupes bien commandées et bien entraînées, pourrait permettre de parer au danger d'une rupture de la barrière des Côtes.

Ainsi l'Argonne est-elle peu menacée par une invasion, la route que suivrait l'ennemi serait sans doute celle de la vallée de l'Ornain, passage naturel entre la Lorraine et la Champagne. Là se trouve la belle et pittoresque Bar-le-Duc, une des plus intéressantes cités de France, par sa ville haute qui a gardé l'aspect d'une petite capitale d'autrefois, par ses voies solennelles bordées de vieux hôtels seigneuriaux. Cité morte, cette ville haute, car la population est descendue de la colline aux bords de l'Ornain, où la ville basse, élégante et coquette, a centralisé l'animation.

Bar-le-Duc contraste avec ses voisines des rives de la Meuse et de la Moselle par la rareté des uniformes. Ce n'est point une grande garnison, un seul régiment y stationne, tandis que, plus à l'Est, des villages comme Lérouville et Sampigny ont une population militaire plus nombreuse que l'élément civil. L'industrie aussi est rare, jadis Bar-le-Duc était le grand producteur de corsets dans notre pays, cette fabrication est tombée. Il reste celle, plus curieuse que considérable, de la confiture de groseilles, dite de Bar.

C'est une préparation très particulière, car la confiture de Bar n'est pas une gelée, ou plutôt c'est une gelée qui emprisonne dans sa transparence le grain de groseille. Ceux-ci ont été préalablement épépinés : à l'aide d'un brin de

plume d'oie, des femmes enlèvent tous les pépins avec une dextérité merveilleuse. La chose vous semble difficile mesdames, les Barroises ont vite fait de remplir de grands vases avec les graines vermeilles privées de grains.

Le site de Bar-le-Duc est en voie de transformation par suite des travaux opérés pour le doublement de la voie ferrée de Paris à Nancy. Je l'ai dit en commençant, on a exécuté depuis Vitry-le-François jusqu'à la Meuse un travail énorme. A Vitry deux lignes venant de Paris, l'une par Sézanne, l'autre par Châlons se rejoignent, elles ont été établies pour les transports militaires, leurs quatre voies permettent d'amener des convois nombreux qui, à partir de Vitry, ne trouvaient que deux voies, d'où des retards périlleux pour la défense. Ce grand travail est à signaler, lorsqu'on veut répondre à l'affirmation que les Allemands ont mieux que nous préparé les voies de mobilisation.

Cette puissante voie de fer amènerait à proximité de la rive gauche de la Meuse une partie des corps d'armée de l'intérieur pour aider le 20e corps qui possède quelques-uns de ses éléments autour de Commercy. Les trains pourraient également se diriger sur les Vosges par un chemin de fer à double voie conduisant à Neufchâteau en desservant la jolie et industrieuse ville de Ligny. Comme toutes les autres lignes de fer de la région, celle-ci a de nombreux quais de débarquement, des réservoirs de prise d'eau, des abris pour permettre aux soldats de prendre des repas chauds préparés en vue de leur passage. Pour celui qui sait voir, rien n'est plus réconfortant que la minutie de ces précautions ; on sent qu'une volonté forte, un soin constant de la défense nationale ont présidé à cette organisation. Tout ce qui devait être fait a été fait, il convient de le dire à la louange de cet état-major si souvent décrié et qui n'a rien négligé pour assurer la concentration de nos armées. (*Applaudissements.*)

Sur cette ligne de Nançois ou de Bar-le-Duc aux Vosges il n'y a guère que de pauvres bourgs ou d'infimes villages, mais il faut faire une exception pour Ligny-en-Barrois, une de ces cités que le roi Stanislas se plut à transformer par des percées de voies et qu'il décora de portes monumentales.

Ligny est un intéressant foyer de vie industrielle, la fabrication des instruments d'optique y est considérable, et celle des instruments et articles de dessin s'y est centralisée. De là sortent la plupart des boites de compas et des compas fournis par la France. On peut juger de la valeur de cette production par ce fait que le bois d'alisier, une des essences les plus communes dans les forêts de l'Est, très utilisée pour la confection des écrins, des règles plates, et des équerres, est en voie de disparition.

Ligny est voisine de Commercy, une des petites villes, comme il en existe tant en France, qui doivent leur renommée à quélque article culinaire ou de pâtisserie. Commercy est fameuse surtout pour ses madeleines, mais c'est encore une ville militaire, dont la garnison se complète par celle des villages voisins. La ville occupe une situation stratégique importante, ce que l'on a appelé la position de Commercy. Assise sur la rive gauche de la Meuse qui forme fossé, elle s'appuie à de hautes collines de difficile accès car elles sont couvertes de grandes forêts à travers lesquelles les routes sont rares. Sur la rive droite, les Côtes de Meuse se rapprochent de la Moselle; entre les deux grands cours d'eau est une sorte de défilé aboutissant à la Woëvre et sur lequel aucune défense n'a été établie; le fort de Lucey du côté de Toul, celui de Jouy-sous-les Côtes, non loin de Commercy, sont suffisants pour empêcher une irruption brusquée. Mais la Meuse et les hauteurs de Commercy forment un obstacle sérieux.

D'ailleurs le passage une fois franchi, l'envahisseur serait dans une situation très fâcheuse en cas d'échec, car il au

rait dû laisser derrière lui la grande place de Toul plus importante encore que Verdun et dont le site produit une impression plus considérable à cause des puissants reliefs des collines sur lesquelles les forts sont établis. La ville aussi a un caractère plus exclusivement militaire. Si, sur 12.000 habitants, il y a seulement 3 000 hommes de garnison, on en relève 8.000 à Ecrouves, commune voisine où sont des casernes et des camps.

Toul est une vieille cité conservant de beaux monuments du passé, son ancienne cathédrale est un chef-d'œuvre de l'architecture gothique, deux cloîtres ogivaux sont de belles œuvres. Elle se serre dans la ceinture exiguë de ses vieilles défenses, entre les pitons aux formes hardies, les collines escarpées que couvrent d'innombrables ouvrages. Un des forts offre une organisation curieuse, le village qui l'avoisine Villey-le-Sec, est lui-même fortifié. Dans les projets du génie militaire, Villey devait être détruit, mais les habitants n'ont pas cédé à l'appât de grosses indemnités, Là, avaient vécu les aïeux, là était la maison où ils étaient nés, l'église où ils avaient été baptisés, mariés, tout près est l'humble cimetière où ils veulent reposer. On a dû respecter ces pieux sentiments. Le fort a été établi à proximité du village ; celui-ci a été entouré d'un fossé précédé d'un réseau de fils de fer barbelés d'apparence hargneuse. On a voulu faire honneur aux Russes et aux Japonais de l'emploi de ces inextricables lacis, mais depuis longtemps nous les employons !

Un chemin de fer à voie étroite dessert l'immense camp retranché et peut lui-même servir de batterie mobile en portant sur ses rails des wagons-affûts dont l'artillerie, par sa mobilité, peut échapper au tir de l'assiégeant.

Le camp retranché établi sur les deux rives de la Moselle se prolonge à l'Est par le fort de Pont-St-Vincent qui commande l'entrée d'une gorge profonde, grandiose parfois. On peut encore considérer comme sa dépendance naturelle

la vaste forêt de Haye qui couvre un plateau presque entièrement entouré par la grande boucle de la Moselle et de la Meurthe et dont les plus raides talus dominent la grande cité de Nancy. Ce mot Haye, dans l'Est de la France, est synonyme de forêts. La Haye est donc la forêt par excellence. C'est une belle futaie, bien aménagée, servant de champ d'expérience à l'école forestière et qui a été organisée défensivement pour couvrir Toul. Le fort isolé de Frouard occupe sa lisière septentrionale au-dessus du confluent de la Meurthe et de la Moselle et de la jonction des chemins de fer de Strasbourg et de Metz. A l'intérieur de la forêt, on a créé des emplacements de camps en la dotant à l'avance de fontaines et d'abreuvoirs ; on pourrait donc permettre à des troupes nombreuses de tenir dans cette vaste sylve que traversent deux grandes routes aboutissant l'une sous les canons de Toul, l'autre sous le canon de Pont-Saint-Vincent.

Ces chaussées ont été élargies à l'aide de déboisements de chaque côté, faisant de larges trouées dans les bois et permettant d'apercevoir de loin un ennemi qui aurait débouché par Nancy.

Car cette riche cité est ouverte, des raisons multiples ont empêché d'exécuter le plan de défense jadis élaboré pour la capitale de la Lorraine et son abandon momentané est une des prévisions de l'Etat-major, pour le cas où nous serions prévenus par l'adversaire.

Depuis la guerre, Nancy, devenue la métropole de l'Est, s'est étonnamment développée. La population était à peine de 50.000 âmes, elle dépasse 100.000, même 150.000 avec les faubourgs. Cet accroissement est dû à l'immigration des Alsaciens-Lorrains qui, voulant échapper à la domination allemande, ont en grand nombre choisi Nancy pour résidence, ils y ont apporté leur industrie. En même temps la découverte des mines de fer transformait la ville en

grand centre métallurgique, partout autour de la métropole lorraine fument les hauts-fourneaux.

Cependant Nancy n'a pas l'aspect d'une cité manufacturière, elle a conservé son élégance et la majesté des constructions dues au roi Stanislas. Les écoles sont devenues une de nos plus florissantes universités, où professent des savants dont la notoriété dépasse les limites de la province. A côté de cet enseignement scientifique et littéraire l'industrie d'art a pris un grand essor. Vous n'êtes pas sans avoir entendu parler de Gallé, le grand artiste qui a rénové l'industrie du mobilier. Gallé était nancéien, c'est dans sa ville natale qu'il a créé ces meubles, ces émaux, ces applications de verre qui ont été une révélation. Ce grand artiste joignait au talent une probité professionnelle extrême. Jamais il n'a laissé sortir de ses ateliers un seul objet qu'il jugeait imparfait, il le détruisait inexorablement. Des merveilles furent ainsi anéanties.

Gallé a fait naître d'autres ateliers autour des siens, il suffira de citer Majorelle pour les meubles, les frères Daum pour la cristallerie et la verrerie. L'imprimerie Berger-Levrault et Cie, une des plus importantes de France, s'est fait une large place dans les éditions d'art.

Depuis quelques années une industrie dont vous connaissez l'extraordinaire essor a fait de Nancy son centre principal. Je veux parler des cartes postales illustrées. Son implantation est due à M. Bergeret qui, en quelques années, est parvenu à faire d'un atelier modeste une admirable usine occupant 300 ouvriers et produisant 40.000 cartes postales par jour. La manufacture est un modèle d'organisation matérielle et sociale, véritable merveille que j'aurais eu plaisir à décrire si le temps ne m'était mesuré ; j'aurais tenu à vous exposer comment M. Bergeret, s'il n'est pas arrivé à résoudre la question sociale en général, l'a tout au moins accompli en ce qui concerne ses

ouvriers. Si chaque chef d'industrie pouvait en faire autant un grand progrès serait accompli. (*Applaudissements.*)

Comme je vous l'ai dit, Nancy n'est pas une ville forte, mais, si des considérations d'argent et le danger d'immobiliser une armée entière pour défendre un camp retranché de grand développement ont empêché d'exécuter les plans conçus, on a tout préparé pour la défense mobile, les garnisons du 20e corps sont tenues sans cesse en haleine.

Vous avez entendu parler de l'entraînement de ces troupes que l'on a appelées « la division de fer » et qui subissent sans trace de fatigue les efforts les plus considérables. Cet entraînement a donné des résultats merveilleux, la force de résistance acquise par nos soldats est bien supérieure à celle des soldats allemands. Ce sont des choses que nous pouvons dire sans chauvinisme : notre troupier est doué d'une puissance d'action supérieure ; ceux qui l'ont vu à l'œuvre comme moi et comparé les manœuvres allemandes et les manœuvres françaises ont pu s'en convaincre. Si, dans l'ensemble, notre armée est parvenue à une endurance remarquable, nulle part ces qualités ne sont plus apparentes que dans l'Est. (*Applaudissements.*)

Nancy est à l'extrême frontière ; du sommet des collines de la rive droite de la Meurthe on découvre une grande partie de la Lorraine annexée. Aussi les villes voisines sont-elles comme Nancy, des garnisons sans cesse en alerte. Vers Metz c'est Pont-à-Mousson, cité industrieuse que semble garder une statue de Jeanne d'Arc dressée sur la citadelle ruinée de Mousson ; dans la direction de Strasbourg, St-Nicolas-du-Port et Lunéville ont d'admirables troupes. Cette dernière ville, Versailles du roi Stanislas, qui, tout en restant élégante, est devenue cité industrielle, est occupée par un bataillon de chasseurs et quatre régiments de cavalerie, merveilleusement préparés. La cité occupe une belle plaine en vue de la chaîne bleue des Vosges, barrière insuffisante contre une invasion.

La chaine, vue d'ici,présente un de ses sommets les plus célèbres, le Donon, longtemps considéré comme le point culminant du massif. Pourtant il a 1.000 mètres seulement. La montagne est sur la ligne de partage des eaux, cependant les Allemands ont exigé que le massif tout entier leur fût attribué, le versant de la Meurthe comme celui de la Sarre. Par là, ils peuvent arriver rapidement chez nous sans trouver d'autre obstacle que la petite garnison de Baccarat et celle de Lunéville.

Cette région du Donon est fort belle, d'immenses forêts de sapins la recouvrent, encadrant des vallées admirablement vertes, arrosées par de limpides rivières captées par l'industrie.

C'est dans les forêts du Donon que l'on peut voir encore ces pittoresques schlittes popularisées par la gravure, chemins formés de traverses de sapins sur lesquels les bûcherons font descendre les traîneaux chargés de bois.

L'exploitation des forêts a moins d'importance aujourd'hui que l'industrie textile. Avant la guerre, nombreux déjà étaient les filatures et les tissages ; les industriels de Mulhouse sont venus accroître ces manufactures, les uns pour conserver le marché français, les autres pour ne pas devenir Allemands. Il n'est pas une vallée des Vosges restée française qui ne possède son usine. On évalue à près de 30.000 le nombre des ouvriers qui filent, tissent ou blanchissent le coton. Certains établissements sont énormes, ainsi la blanchisserie de Thaon, sans doute la plus grande du monde.

Epinal est le centre de cette active région. Très petite ville avant la guerre, elle ne cesse de grandir ; partout autour, fument les cheminées de manufactures, cependant ce n'est pas à ce rôle cotonnier que le chef-lieu des Vosges doit sa notoriété mais à la vieille production de l'imagerie qui a porté si loin le nom de la ville. Elle reste prospère malgré

la concurrence de la chromolithographie et des cartes postales illustrées. Ces images, il est vrai, se vendent beaucoup moins chez nous, mais elles sont encore très populaires à l'étranger, en Amérique. L'industrie, fort curieuse par ses procédés et ses origines, est due à un horloger d'Epinal, Pellerin. Il produisait des horloges trouvant surtout un débouché en Bretagne. Sur le cadran on peignait un des saints si nombreux du pays d'Armor. La peinture était chère, Pellerin eut l'idée de faire des cadrans en papier ; l'imagerie naquit de ces essais. Après la Terreur et le Directoire, quand le culte fut rétabli, il y eut un retour de dévotion et le succès de l'imagerie religieuse fut prodigieux. Pellerin poursuivit la veine, il consacra ses presses et ses enluminures aux fastes de l'armée, surtout quand Bonaparte devint empereur. L'imagerie d'Epinal eut une part énorne dans la légende napoléonienne. Certains dessins sont délicieusement anachroniques, ainsi Napoléon au siège de Toulon, il est représenté en *petit caporal.*

Aujourd'hui nos enfants apprécient moins ces images naïves ; il leur faut des choses plus réalistes ; mais à l'étranger ces estampes se vendent beaucoup, ainsi que dans nos colonies. On a même utilisé l'imagerie d'Epinal pour faire connaître la France, le général Galliéni a fait imprimer des dessins avec légende en malgache ; l'exemple a été suivi en Indo-Chine.

Le texte français est parfois préféré. Un des chefs de la maison Pellerin m'a raconté qu'il avait été l'objet d'une singulière déconvenue en Amérique. Il avait reproduit toutes les vieilles estampes, nos contes, les récits qui bercèrent notre jeunesse, et avait mis la traduction en anglais. Ce fut un vrai four ! Le jeune Américain a l'esprit pratique, les contes de ma mère l'Oie et les contes de fée, même les plus merveilleux, ne l'intéressent guère. Quand il y avait un texte qu'il ne comprenait pas, il se forgeait une légende à

lui, mieux appropriée à son esprit, On est revenu à la légende française et la vente a repris Même dans des pays où la lecture est inconnue, l'image d'Epinal a réussi à pénétrer.

En Amérique des voyageurs ont rencontré des Indiens prosternés dans leur cabane devant un portrait enluminé de l'Empereur ; dans ce pays Napoléon est passé à l'état de dieu, grâce à l'horloger Pellerin. (*Applaudissements.*)

La ville des images, est la capitale des cotons dans l'Est comme Rouen l'est en Normandie. C'est également une grande place militaire. Depuis la guerre on en a fait un camp retranché, le développement de la ligne circulaire des forts atteint 48 kilomètres. Epinal défend le débouché de la vallée de la Moselle à l'entrée des régions basses de la Voge. Elle barre ainsi le chemin le plus facile descendant de la crête des hautes Vosges. Son rôle est complété par l'occupation d'une série de positions sur la rive gauche de la Moselle. La chaîne qui sépare le bassin du Rhin de celui du Rhône est couronné de forts, le plus élevé, au sommet du ballon de Servance, est à 1.200 mètres d'altitude. Pour la rigueur du climat, cela équivaut à 2.000 mètres dans les Alpes. La neige y est aussi abondante qu'à cette hauteur dans les montagnes frontières d'Italie ou dans les Pyrénées.

Le ballon de Servance est voisin du ballon d'Alsace, dont le versant oriental est à la frontière qui nous fut imposée. Cette belle montagne est une *chaume*, on appelle ainsi dans les Vosges les plateaux culminants couverts de prairies. Le mot chaume est employé pour pâturages.

De ces chaumes la vue est superbe, surtout du Holneck, puissante croupe située au-dessus de Gérardmer. Le sommet est à près de 1.300 mètres. De là on ressent l'impression la plus émouvante que l'on puisse avoir. On aperçoit une grande partie de l'Alsace ; les contreforts vosgiens noirs de forêts, l'immense plaine rhénane, la ville de Colmar restée si française par le cœur ; une multitude de villes, de

bourgs et de villages ; en arrière, toute la forêt Noire. La sensation est forte ; elle l'était plus encore quand l'accès de l'Alsace nous était interdit : alors le plus humble d'entre nous éprouvait les sentiments douloureux de Moïse devant la Terre promise.

Les chaumes dominent des vallées profondes où dorment des lacs minuscules parfois, exigus toujours, même les plus vastes comme ceux de Gérardmer et de Retournemer, mais avec leur ceinture de forêts et de prés ils sont adorables.

Les chaumes de Servance et du ballon d'Alsace dominent Belfort. Cette ville glorieuse est un peu en dehors du sujet que je m'étais imposé, mais on ne saurait parler des Vosges sans dire un mot de la sentinelle vigilante qui garde la *trouée de Belfort*. Là encore nous avons fait énormément de travail, la forteresse qui a si victorieusement résisté en 1870 s'est accrue dans des proportions colossales, et la ville ne s'est pas moins développée, grâce à l'industrie que les servitudes militaires n'ont pu entraver. Quand les Mulhousiens ont vu la France fermée à leurs produits, ils ont éte amenés à créer des industries sur le territoire resté français ; ainsi s'est accrue l'industrie vosgienne, ainsi Belfort est devenue une grande ville de fabrique.

Les remparts sont tombés depuis quelques années ; sur leur emplacement une nouvelle ville s'est créée avec des maisons de 4 et 5 étages ; des faubourgs immenses la prolongent, couverts de vastes usines de tissage, des filatures, des fabriques de locomotives. Tous les grands noms de Mulhouse sont représentés dans cette puissante ruche manufacturière.

A l'ouest, en arrière de Belfort, la route de Paris ne présente d'obstacles que par le plateau de Langres, région non lorraine mais que je dois signaler cependant, car la ville de Langres est devenue le cœur d'un énorme camp retranché enfermant les sources de la Marne, dominant celles de

la Meuse et de plusieurs affluents importants de la Saône, c'est-à-dire du Rhône. Le plateau lui-même est une véritable forteresse par ses escarpements et les vallées profondes qui le creusent. Des forêts immenses le couvrent, se prolongeant sur les monts Faucilles, complétant les difficultés d'accès de cette région. Dans un de ces bois profonds, la forêt de Boëne, s'organisèrent les volontaires qui accomplirent un des rares coups de mains heureux de la guerre contre l'Allemagne, la destruction du pont de Fontenoy. Ces massifs forestiers sont de si difficile accès que les Allemands n'avaient pu découvrir la retraite des partisans. Ceux-ci purent préparer et effectuer leur expédition sans être devinés. Suivant des chemins détournés, conduisant les voitures chargées de matériel nécessaire à leur entreprise, ils effectuèrent en trois jours une course de 200 kilomètres aller et retour pour atteindre les environs de Toul et revenir à leur camp de Boëne.

Au point de vue militaire la rupture de la voie maîtresse des communications allemandes était un gros évènement, mais il se produisit trop tard, presque à la fin de janvier 1871, alors que l'armée de la Loire était acculée, que l'armée de l'Est passait en Suisse.

Ces rives de la Meuse naissante, ruisseau ou petite rivière évoquent bien d'autres souvenirs. En descendant le cours du fleuve on retrouve encore des défenses autour de la petite ville de Neufchâteau : Bourlémont qui domine ce nœud important de voies ferrées, Pagny-la-Blanche-Côte, d'un puissant commandement sur la vallée. Entre ces deux forts, qui barrent la trouée de Toul aux Faucilles, un humble village porte un nom illustre entre tous : Domrémy. Là, aux confins de la Champagne, vieille province de France, et de la Lorraine, encore indépendante mais si française par la langue et le cœur, naquit Jeanne d'Arc.

Le pays est d'une tranquillité absolue, de douces collines

la Meuse errant entre des prés, des villages placides, de pentes revêtues de bois et de vignes, un de ces tableaux qı semblent condenser tout le charme de la terre de France Domrémy est un des plus petits parmi les villages de cett contrée où les centres sont de médiocre étendue, fort simpl aussi : une poignée de maisons, quelques auberges. La maison de Jeanne d'Arc apparait à l'entrée, vers Neufchâteau. C'est un modeste logis, gardant tout le caractère émouvant des très vieilles choses, voisin de l'église où Jeanne venait prier, dont elle entendait les cloches par la fenêtre exiguë de sa chambre, ouvrant sur un des côtés du petit temple. Malgré les années, cette habitation a été respectée, la grande salle commune, la chambre de l'héroïne sont restées en l'état. Les minutes passées à visiter la maison de Jeanne sont inoubliables, les plus sceptiques échappent difficilement à l'émotion. Il y a quelques années je fus témoin, pendant les grandes manœuvres, d'une manifestation admirable, d'autant plus qu'elle était inopinée. Une division d'infanterie traversait Domrémy. Le général qui la commandait donna l'ordre de présenter les armes devant la statue de Jeanne et le logis où elle avait vécu. Les hommes furent prévenus des raisons de ce mouvement. Alors ce fut merveilleux, chacun sans y être poussé par un ordre, s'efforça de présenter la rectitude la plus parfaite comme si l'on eût défilé devant le peloton des officiers étrangers. Mais tous, en passant, tournaient la tête vers l'humble logis d'où sortit la délivrance de la patrie. Un chef de bataillon l'indiquant de son épée dit d'une voix que l'émotion étreignait : la maison de Jeanne d'Arc !

Les troupes firent halte hors du village et l'on autorisa les soldats à visiter la demeure conservée avec un soin si pieux. Ces fils du peuple témoignèrent d'un respect profond pour le séjour de l'héroïne ; les pieds lourdement chaussés se faisaient furtifs, les voix étaient basses, pas un mot mal

sonnant.— Ah ! pour ceux-là, petits soldats de la frontière, le culte de Jeanne a toute sa fleur de haut et pur patriotisme.

Le Bois Chenu où Jeanne écoutait ses voix, où elle venait prier a disparu, on l'a rasé pour le remplacer par une basilique somptueuse, mais parlant moins au cœur que les cépées, filles des chênes sous lesquels la Vierge de la Patrie vint si souvent.

De la plate-forme où l'église dédiée à Jeanne d'Arc se dresse, on découvre la calme vallée de la Meuse, ses grands bois percés de trouées faites dans un but de défense pour donner aux forts de Bourlémont et de la Blanche-Côte des vues sur les campagnes lointaines. Et cela est un réconfort, car on comprend mieux que nous ne sommes plus au temps où la Pucelle apparût. Tout est prêt contre l'ennemi, 'il se présentait encore. Dans ce grand camp de Veillée des Armes qu'est la Lorraine, on a une impression de sécurité. Puisse notre peuple ajouter à cette force des remparts l'esprit de sacrifice et de foi qui animait Jeanne d'Arc et qui anima les volontaires de 1792. (*Applaudissements.*)

ARDOUIN-DUMAZET

La Fabrication de Chapeaux à Tamatave

Ainsi qu'on le sait, l'industrie de la paille tressée est très connue des Malgaches : de tout temps, leurs objets manuels ont été faits avec du jonc, de la paille, en bambou, en roseau : une habileté entretenue par des générations successives, leur a permis d'arriver à des résultats remarquables ; leurs cases en bambou écrasé et tressé, la natte qui constitue à elle seule, dans beaucoup de régions, l'unique mobilier de l'indigène et qui est partout l'accessoire indispensable du repos familial, leurs chapeaux, prouvent que les habitants de la Grande Ile, principalement les Hova, connaissent tous les secrets de vannerie.

Mais pour que ces produits puissent trouver un débouché en Europe, il leur faut le « fini » et l'aspect qu'exigent nos modes et notre goût.

C'est ce fini, cette « mise au point » qu'ont tenté de faire, à Tamatave, MM. Straub, Streuli et Cie, en créant, en décembre 1904, une chapellerie installée provisoirement à la pointe Hastie et qui donne déjà de très bons résultats. Cet établissement est à la fois une fabrique et un atelier de perfectionnement des chapeaux malgaches.

M. Straub, originaire de Zurich, à été aidé dans son entreprise par des capitaux lyonnais et zurichois. Lyon et Zurich sont les grands centres de la fabrication des chapeaux et il est naturel que les capitalistes de ces villes n'aient pas hésité à placer leurs fonds dans une entreprise dont ils connaissent les ressources et les débouchés. M. Straub a lui-même longtemps pratiqué dans sa ville natale, ainsi qu'à Manille (Philippines).

La tâche la plus délicate à réaliser dès son arrivée à Tamatave a été pour lui l'apprentissage des Malgaches qui forment le personnel actuel de la fabrique. Ce personnel, entièrement recruté sur place, se compose de 27 personnes, hommes et femmes. Il est surprenant de constater que ces ouvriers appartiennent pour la plupart à la classe la moins élevée de la population locale et qu'ils sont arrivés très rapidement cependant à une habileté et à une adresse remarquables. D'autre part, ils se distinguent par leur assiduité et leur constance et M. Straub se déclare entièrement satisfait de leur service.

La plus grande partie de la matière première employée vient de

l'Imérina, le surplus provient de France et de Chine. La maison Straub confectionne deux grandes catégories de coiffures : le « Panama » article de luxe, et le chapeau « canotier » du genre courant et d'un prix plus modeste. Les procédés de fabrication diffèrent sensiblement.

1° Chapeaux dits « Panama » :

Le tressage de la paille se fait à Tananarive, mais elle est préalablement blanchie à Tamatave ; les différentes pailles, à leur arrivée à l'établissement de M. Straub, sont immergées, pendant plusieurs jours, dans un bain chaud dont la composition et la température forment la partie confidentielle de la fabrication.

La paille de première qualité est ensuite renvoyée pour le tressage dans l'intérieur de l'île, d'où elle est expédiée à la fabrique sous forme de chapeaux.

Dès leur arrivée, les chapeaux sont soumis à un bain de vapeur et séchés au soleil sur des piquets ce qui leur donne l'aspect d' « épouvantails » à moineaux. Il ne reste plus qu'à les mettre à la forme, les passer à la presse hydraulique et les parachever au moyen de légers coups de fer.

2° Chapeaux canotiers :

La matière première est envoyée sous forme de longues et minces tresses de pailles malgache, bourbonnaise, européenne et chinoise. La fabrique utilise également la paille de blé de Normandie. Le tressage et la forme du chapeau diffèrent suivant la provenance et la qualité de la paille. La première manipulation est le blanchissage de ces tresses. Ensuite, des machines à coudre spéciales « montent » le chapeau en réunissant ces tresses bord à bord par un point de couture Le chapeau, une fois cousu, est plongé dans une cuve remplie de colle forte, ce qui lui donne l'apprêt nécessaire, puis il est soumis à la sulfuration dans une chambre close où, en outre, l'excès de colle s'égoutte. Le chapeau sort de la chambre de sulfuration débarrassé de toute impureté ; il est ensuite mis à la forme, séché et passé à la presse hydraulique, au fer, et enfin garni.

Le matériel de la fabrication Straub a été acheté en France. Les machines à coudre sont de marques différentes, une presse hydraulique a été fabriquée en Suisse, l'autre en Allemagne, une troisième est attendue de Lyon. Les formes en bois et en fer viennent de France.

La main-d'œuvre employée à la fabrique est entièrement indigène ainsi qu'on l'a dit plus haut ; elle comprend 19 hommes et 8 femmes·

Ces dernières ne font que la garniture, cousent les rubans, les cuirs e les coiffes. La partie mécanique de la fabrication est assurée par le hommes.

Une partie du tressage est faite en ville et à la campagne, soit pa les indigènes, soit par des créoles.

M. Straub, tout en assurant sa fabrication courante par les procédés qui viennent d'être décrits, se livre à des recherches et à des expériences ayant pour but l'utilisation des matières existant à Madagascar. C'est ainsi qu'il a déjà fait quelques modèles de chapeaux en paille de raphia qui ne manquent pas d'un certain cachet et qui sont susceptibles d'être appréciés.

Les débouchés qu'a su se créer cet industriel au dehors de Madagascar sont fort nombreux : Maurice, l'Australie, la Chine, l'Afrique australe et même l'Egypte, où le fez en paille est un article nouveau très demandé. Les commandes affluent et, par chaque courrier, la fabrique expédie des centaines de chapeaux canotiers. Dans peu de temps, M. Straub espère également arriver, grâce à la finesse de la paille et du tressage, à concurrencer sur ces mêmes marchés les panamas américains, qui atteignent des prix très élevés dus à leur extrême souplesse.

L'entreprise de MM. Straub, Streuli et Cie est encore trop jeune pour donner de gros bénéfices, mais elle est déjà suffisamment lucrative pour permettre de compter qu'elle entrera, dans un avenir prochain, en plein rapport.

Il est vraiment remarquable, qu'ils aient pu, en moins d'une année, arriver au résultat dont la présente notice a tenté de faire un exposé succinct. Leur initiative ne peut qu'être fortement encouragée, car elle est appelée à donner à l'industrie de la chapellerie à Madagascar un essor qui ne pourra qu'être des plus favorables à son développement

(Bulletin Economique du Gouvernement Général de Madagascar.)

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

La Picardie et les régions voisines, Artois, Cambrésis, Beauvaisis, par Albert DEMANGEON, chargé du cours de géographie à l'Université de Lille. Paris, 1905, 1 vol. in-8, contenant 42 figures dans le texte, 17 planches et 3 cartes hors texte.

Terres françaises, Bourgogne, Franche-Comté, Narbonnaise, par W. MORTON FULLERTON, Paris, 1905, 1 vol. in-16.

Zigzags en France, par Henri BOLAND, Paris, 1905, 1 vol. in-16, illustré de 59 gravures.

Normandie (Collection des Guides Joanne) par Paul JOANNE, Paris, 1904, 1 vol. in-16, avec 41 cartes et 24 plans

Bretagne (Collection des Guides Joanne) par Paul JOANNE, Paris, 1904, 1 vol. in-16, contenant 16 cartes et 12 plans.

Du Weser à la Vistule, Lettres sur la marine marchande, par Edouard LOCKROY, ancien ministre de la marine. Paris, 1901, 1 vol. in-16.

A travers la Russie, relation d'un excursionniste en caravane, par C. SIBILLE, médecin-major. Paris, 1892, 1 vol. in-8, illustrations de J. DELONDE. (Don de M. L. GUITTON).

Espagnols et Portugais chez eux, par M. GUILLARDET. Paris, 1905, 1 vol. in-16.

L'Inde contemporaine et le mouvement national, par Ernest PIRIOU, agrégé des Lettres. Paris, 1905, 1 vol. in 16.

Sanctuaires et Paysages d'Asie, Ceylan boudhique, Le matin à Bénarès, La sagesse d'un brahme, La mort à Bénarès, Le Boudha birman, par André CHEVRILLON. Paris, 1905, 1 vol. in-16.

Au Siam. Journal de Voyage de M. et Mme Emile JOTTRAND. Paris, 1905, 1 vol. in-18, accompagné d'un plan.

Etat de la Cochinchine française en 1903, recueil de statistiques, Saigon, 1904, 1 vol. in-4. (Don de M. Ministre des Colonies.)

Pauvre et douce Corée, par Georges DUCROCQ. Paris, 1904, 1 vol. in-16, ornée de 18 gravures.

Sept semaines en Tunisie et en Algérie, avec l'itinéraire et les dépenses de voyage, par H. RICHARDOT. Paris, 1905, 1 vol. in-12.

Petit guide au Maroc, Services de navigation, hôtels, renseignements, publié par le Comité du Maroc. Paris, 1905, 1 broch. in-16, 64 pp. avec 14 grav. et une carte. (Don du Comité du Maroc.)

La solution française de la question du Maroc, par E. FALLOT, Paris, 1905, 1 vol. petit in-4, avec une carte de l'Afrique du Nord.

Madagascar. Histoire, organisation, colonisation, par André YOU, professeur à l'Ecole coloniale, Introduction de M. le général Galliéni, gouverneur général de Madagascar, préface de M. A. Decrais, ancien ministre des Colonies. (Don de l'Auteur.)

Trois ans au Klondyke, par JEREMIAH LYNCH, traduit de l'anglais par Paul Lefèvre. Paris, 1905, 1 vol. in-8, illustré de 23 gravures.

De San-Francisco au Canada, par Jules HURET. Paris, 1905, 1 vol. in-12 avec un index analytique de l'ouvrage.

L'Amérique au travail, par J.-F. FRASER, traduit par M. Saville. Paris, 1905, 1 vol. in-16, orné de 38 grav. hors texte.

Description sommaire de la République Argentine comme pays d'immigration, 2e édition, Buenos-Aires, 1904, 1 vol. in-8, publié par le ministère de l'Agriculture (Don de M. le Consul général de la République Argentine, au Havre.)

Notice sur la Nouvelle-Calédonie, ses richesses, son avenir, rédigée pour l'Exposition universelle de 1900, publiée par " l'Union agricole calédonienne " Paris, 1900, 1 vol. in-8, (Don de M. Achille Duplat.)

Le retour à la Terre et la surproduction industrielle, par Jules MÉLINE. Paris, 1905, 1 vol. in-16.

Manuel de géographie commerciale. Etude économique des différentes parties du monde et particulièrement de la France, par Victor DEVILLE, professeur agrégé au Lycée Michelet, 2e édition, Paris, 1904, 2 vol. in-8, avec graphiques et diagrammes. (Don de MM. Berger-Levrault et Cie, éditeurs.)

Le Régime foncier aux Colonies, documents officiels précédés de notices historiques. Tome VI, Colonies françaises, Indes orientales néerlandaises, Colonies allemandes. Bruxelles, 1905, 1 vol. in-8, publié par l'Institut colonial international. (Don de l'Institut.)

Stanley, le rois des explorateurs (1840-1904) par Joseph JOUBERT. Angers, 1905, une brochure in-8, 54 pp. ornée d'un portrait. (Don de l'auteur.)

Congrès national des Sociétés françaises de géographie, XXIVe session. Rouen, 1903, Comptes rendus publiés par le Bureau de la Société Normande de Géographie. Rouen, 1904, 1 vol. in-8 avec cartes, graphiques, etc. (Don de la Société Normande de Géographie.)

LISTE GÉNÉRALE

DES

MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ

Présidents d'honneur.

MM. Le Ministre de la Marine.
Le Ministre des Colonies.
SIEGFRIED (JULES) (O ✱) (✿ A), député du Havre.
Le Préfet de la Seine-Inférieure.
Le Sous-Préfet du Havre.
Le Chef de la Marine.
Le Maire du Havre.
Le Président de la Chambre de commerce du Havre.
Le Président du Tribunal de commerce du Havre.

Membres d'honneur.

MM. Le Général ARCHINARD (O ✱), commandant en chef l'armée coloniale, rue Brémontier, 9, Paris.
† BAYOL (Docteur) (O ✱), gouverneur honoraire des Colonies
DUPUIS (J.), explorateur.
DE MAHY, député de la Réunion, ancien Ministre.
HARMAND (Docteur) (O ✱), commissaire général du Gouvernement français à Hué (Annam).
† LENNIER (G.) ✱ (✿ I) conservateur du Muséum d'histoire naturelle et d'ethnographie du Havre.
LEVASSEUR (E.) (O ✱), membre de l'Institut, professeur au Collège de France, 26, rue Monsieur-le-Prince, Paris.
LOURDELET (E.) ✱, vice-président de la Société de géographie commerciale de Paris, 69, boulevard de Magenta, à Paris.
NÉIS (Docteur) ✱, médecin de la Marine, explorateur en Cochinchine.

MM. QUEVILLON (F.) (O ✱) (🟏 A), général de brigade, gouverneur de la place de Maubeuge.

† SAVORGNAN DE BRAZZA (C ✱), commissaire général honoraire du Congo français.

WIENER (Ch.) ✱, chargé d'affaires de France près du Gouvernement de Bolivie.

Président honoraire.

M. COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de commerce.

Vice-président honoraire.

M. BECQUÉ (L.) ✱ ✱, lieutenant de vaisseau en retraite, à Neuilly-sur-Seine.

Membres correspondants.

MM. CATAT (le Docteur), à Contrexéville (Vosges).

CHARDOT (Arsène), à Valparaiso.

DAVID DE FLORIS, 57, rue Fondary, à Paris.

DEBISE ✱, vice-président honoraire de la Société de géographie de Lyon.

DE SAINT-QUENTIN ✱, trésorier des Invalides, à Marseille.

FRANCONIE (Joseph), attaché à la Banque de France, rue Blanche, 74, à Paris.

FRIESTEDT (M.), industriel, 10, Engelbrektsgatan, N. B. à Stockholm.

GAUTIER (A) ✱, capitaine d'infanterie de marine en retraite, à La Flèche (Sarthe).

KLETT (Carlos Lix) (🟏 A) ✠, Consul général de la République Argentine, à Rio-de-Janeiro (Brésil).

LE BARROIS D'ORGEVAL, vice-président de la Société de géographie commerciale, 31, rue Tocqueville, à Paris.

LEVY (Victor), Conseiller du Commerce extérieur de la France, Teinfaltstrasse, 8, à Vienne (Autriche)

SCHRADER (F.), directeur des travaux cartographiques de la maison Hachette et Cie, boulevard St-Germain, 79, à Paris.

SIEGFRIED (André), boulevard St-Germain, 226, à Paris.

VIDAL, professeur d'hydrographie, à Bastia (Corse).

WAUTERS (A.-J.), directeur du « Mouvement géographique », 13, Rue Brederode, à Bruxelles.

Membres donateurs.

VATTIER, professeur d'hydrographie.
MARQUIS DE HOUDETOT, maire de St-Laurent-de-Brèvedent
RSEAU (Paul), négociant.
Le baron Arthur DE ROTHSCHILD ✻, banquier.
comte MOSSELMAN, capitaine au long cours.
DELAMALLE (Jacques), propriétaire.
SIN (Joseph), capitaine au long cours.
Compagnie générale Transatlantique.
CRMS JOSSE et Cie, armateurs.
ENIER (Henri), industriel.
DEVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de commerce.
ITTON (Louis), (A), agent commercial.
DUBOSC (E.) (O ✻) ✠ (C ✠), industriel.
Compagnie des Chargeurs Réunis.
BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce.

Bureau.

X, *président*.
GUITTON (Louis), (A), agent commercial, *vice-président*.
FAVIER (E.) (I), professeur au Lycée, *vice-président*.
LOISEAU (Paul) négociant, *secrétaire général*.
PEULE (Robert), négociant, *secrétaire des séances*.
HUBERT (Jacques) *secrétaire des séances*.
BOITIER (René), avocat, *trésorier*.
MEURA (Ch.), courtier, *bibliothécaire*.

Comité.

BARRE (Jules) (A) (O ✠), lieutenant de Port.
BISSET (Frank) (A), avocat.
BOITIER (René), avocat
BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères.
CARTON (Albert), assureur.

MM. CHANOERREL (H), agent principal des Chargeurs-Réunis.
COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de commerce.
DANY (A.) (✿ I), négociant
DECHAILLE (Stephen) (✿ A), directeur des Signaux et du Sauvetage.
DOUBLET (G.), négociant.
DUFOUR (G.) ✻, docteur-médecin.
ENGELBACH (P.), docteur-médecin.
ENGELBACH (G.), négociant
FAVIER (E.) (✿ I), professeur au Lycée.
FRITZ (J.), professeur d'allemand.
GARAUD (J.), négociant.
GARTNER (L.-E.) négociant.
GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite.
GUILLOT (Denis), avocat, conseiller général.
GUITTON (Louis), (✿ A), agent commercial.
HAROU (E.), courtier d'assurances.
HAUSSMANN (J.) (O ✻), receveur des Finances.
HUBERT (Jacques)
JACQUEMIN (Ch.), négociant.
KRAUSE (Albert), négociant.
LANEUVILLE (E.), courtier.
LOISEAU (Paul), négociant.
MEURA (Ch.), courtier.
MONSALLIER (L.), assureur
MONSCOURT (E.), (✿ A), professeur au Lycée.
ODINET (G.) (✿ A), négociant.
PELARD (Frédéric), courtier.
PESLE (Robert), négociant.
PILON (E) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts.
PRESCHEZ (E.), avoué.
PLUM (P.) assureur.
RAOUL-DUVAL (Edmond), négociant.
ROCHE (J.), photographe.
SCHMITT (Victor), assureur.

MEMBRES TITULAIRES

MM.

1305. Acher (F.), propriétaire, conseiller général, rue Michelet, 5.
1032. Alexandre (N.), négociant, boulevard de Strasbourg, 125.
542. Altmeyer (Henri), courtier, rue du Chilou, 34.
524. Ambaud (Charles), négociant, juge au Tribunal de commerce, rue du Chilou, 36.
576. Ambaud (Louis), négociant, membre de la Chambre de commerce, rue du Chilou, 36.
792. Ambaud (Émile), architecte-entrepreneur, rue Émile-Renouf, 55.
317. Ancel (Raoul) ✠ ✠, armateur, conseiller général, maire d'Harfleur, boulevard de Strasbourg, 103.
2030. André de la Porte, Ingénieur, boulevard de Strasbourg, 50.
1368. Angammare (Albert), directeur des Docks du canal de Tancarville, rue de Mexico, 63.
2050. Amphoux (Etienne), employé de commerce, rue de la Bourse, 5.
26. Archinard (Frédéric), négociant, boulevard de Strasbourg, 201 *bis*.
1134. Argellièrs (Louis), capitaine au long cours, rue Madame-Lafayette, 5.
1159. Artzner (G.), de la maison Latham & Cie, rue Victor-Hugo, 145.
249. Asselin (Georges), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.
267. Asselin (Fernand), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.
2072. Association fédérative des Capitaines au Long-Cours et Officiers de la Marine marchande de France (section du Havre), rue de Paris, 105.
572. Aubert (Gabriel), maison Eug. Grosos, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
2048. Aubourg (Edouard), fondé de pouvoirs, rue Mare, 26.
1600. Aubry (F.), commerçant, rue de Paris, 93.
366. Auger (Honoré) ✠, armateur, place Carnot, 1.
1288. Auger (Paul), rentier, rue Jules-Lecesne, 25.

1832. AUMONT (P.), commis principal des Douanes, bureau de l
1338. AVRIL (F.), négociant, rue Dubocage-de-Bléville, 4.
1549. BADOUREAU (F.), négociant, rue Dubocage-de-Bléville,
1200. BALARD D'HERLINVILLE, docteur-médecin, boulevard d bourg, 55.
741. BALTAZARD (Théodore), négociant, boulevard François-I
963. BARRAL (Georges), négociant, rue de la Tour, 127, à
1949. BARRE (Jules) (✿ A), (O. ✠), ancien capitaine de p Colonies, lieutenant de port, rue de la Mailleraye, 52
559. BARRIÉ (A.), banquier, rue de la Mailleraye, 52
2047. BARTHÉLEMY (G.) commerçant, rue de la Bourse, 8.
1203. BARTHELMÉ (Georges), courtier, rue Toustain, 3.
1700. BARTHOLD (Edm.), négociant, rue de la Bourse, 3.
1395. BASSET (Frank), (✿ A) avocat, rue Fontenelle, 13.
1553. BASSET (A.), négociant, de la maison J.-M. Curri Pleuvry, 2.
1069. BATALHA, rentier, boulevard de Strasbourg, 124.
2063. BATARD (A.) ✱ Capitaine d'artillerie, rue Joseph-Morl
1977. BATE (Clifford-A.), agent commercial, rue de la Bour
1445. BAUCHE (Gaston), négociant, rue du Havre, 52, à Sant
1519. BAUER (Léon), marchand-tailleur, rue de la Mailleraye,
1474. BAUT, rentier, rue de St-Quentin, 64.
1814. BAYSSELANCE (O ✱), ingénieur en chef de la Cie G Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
11. BECQUÉ (L.) ✱ (O ✠), lieutenant de vaisseau en retrai de l'Hôtel-de-Ville, 11, à Neuilly-sur-Seine (Seine).
631. BEGOUEN-DEMEAUX (Max), direct. d'assurances, place C
1288. BEGOUEN-DEMEAUX (Robert), directeur d'assurances, pl. C
1399. BEGOUEN (André), avocat, rue Naude, 30.
383. BELLENGER-ROZAY, commerçant, place du Vieux-Marc
1691. BELLENGER (André), commerçant, rue d'Etretat, 110.
1544. BELUGOU (Mlle L.) (✿ I), directrice du Lycée de jeun rue de l'Orangerie, 27.
634. BÉNARD (G.), bronzes d'art, place de l'Hôtel-de-Ville,
373. BÉRARD (Henri), courtier maritime honoraire, boulevar çois-Ier, 38.
14. BERGERAULT (C.), négociant, rue Doubet, 16.
1594. BERIZBEITIA (A.), négociant, rue du Champ-de-Foire,
1585. BERNARD (G.), ingénieur aux Forges et Chantiers de terranée, Boulevard de Strasbourg, 132.
1857. BERNHEIM, étudiant, rue de Paris, 148.

1339. Bertrand (Julien), négociant, rue d'Après-Mannevillette, 16.
570. Billard (Émile), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
2066. Billet (Georges) directeur de la Brasserie de l'Ouest, rue de la Brasserie, 19.
386. Binet (Ernest), rentier, rue Anfray, 19.
2028. Blanchard (Mlle Berthe), section normale de l'Ecole pratique de Commerce et d'Indnstrie, rue J.-B. Eyriès, 16.
637. Blech (René), administratr de la Cie Cotonnière, palais de la Bourse.
2071. Blot-Lefevre (André), négociant, place Saint-Joseph, 5.
2073. Bodereau (Gaston), avocat, rue Jules-Lecesne, 45.
22. Boeswilwald (Mme Auguste), rentière, rue Jules-Lecesne, 16.
2035. Bœswillwald (Jean), courtier, rue Caligny, 12.
2023. Boila (Mlle Pauline), section normale de l'École pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
1888. Boitier (René), avocat, rue Doubet, 12.
23. Boivin (L.) (✿ A), employé de commerce, rue de Paris, 131.
1706. Boob (A.), pharmacien, rue de Paris, 137.
2059. Borel (le Docteur), directeur de la 2me circonscription sanitaire maritime, rue Aug-Normand, 16.
1946. Bossière (René) négociant, rue des Orphelines, 2.
1998. Bouette (W.-E.), ingénieur, boulevard Maritime, 146.
392. Boulard (René), imprimeur, rue du Canon, 30.
1479. Boulet (Eug.) ✱, représentant des P.P. Chartreux, rue Madame-Lafayette, 7.
518. Boullanger (Ed.), négociant, rue de la République, 13, à Sanvic.
1487. Bourdignon (A.), libraire, place Gambetta, 19.
1937. Bourdon (Georges), de la maison Guillerault et Cie, place Jules-Ferry, 8.
25. Bourquin (H.), négociant, rue des Gobelins, 63.
820. Bouteleux (L.), agent principal de la Société Navale de l'Ouest, quai d'Orléans, 45.
1820. Bredaz (A.) ✱, entrepreneur de camionnage, cours de la République, 115.
419. Brenac (Docteur), pharmacien, rue de Paris, 66.
380. Briand (Mme), rentière, rue du Havre, à Sainte-Adresse.
648. Briand (Auguste), capitaine au long cours avec brevet supérieur, rue Clément-Marical, 11.
1541. Briant (E.), courtier, rue de la Bourse, 19.
31. Bricka (E.), négociant, vice-président de la Chambre de commerce, rue de la Bourse, 29.

364. BRICARD (H.) ✻ (C ✠) ✠, directeur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, membre de la Chambre de Commerce, boulevard de Strasbourg, 45.
1562. BRIÈRE (Mme), rentière, rue Jules-Lecesne, 2.
423. BRINDEAU (Louis) ✻, député, boulevard de Strasbourg, 53.
604. BRIQUET (Paul), directeur des magasins publics, rue Casimir-Delavigne, 42.
1189. BRULÉ (Mlle Hélène), élève à la section normale de l'Ecole pratique de commerce et d'industrie de jeunes filles, rue du Lycée, 71.
32. BRUNET (Alfred), négociant, de la maison Vve A. Derode, rue de la Bourse, 23.
1910. BRUNSCHVIG ✻, docteur-médecin, rue Séry, 24.
1788. BROWNE (Wm F.), négociant, de la maison Dufay, Gigandet & Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1557. BUCAILLE (Henri), rentier, boulevard François-Ier, 60.
418. BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères, boulevard de Strasbourg, 124.
2002. BURNIER, de la maison Kronheimer et Cie, route de la Hève, 16, à Sainte-Adresse.
949. BUSCH (Louis), négociant, rue du Champ-de-Foire, 12.
1796. CAILL (Ch.) (O ✻), chef du pilotage de la Seine, place de l'Hôtel-de-Ville, 16.
1010. CAILLARD (Georges), ingénieur civil, rue de Prony, 20.
2010. CAILLATTE, négociant, de la maison Frédéric Jung et Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
310. CALLIGÉ (L.), courtier, palais de la Bourse.
1690. CARON (J.), négociant, de la maison H. Demoinet, rue de la Bourse, 46.
1749. CARREL (l'abbé), professeur à l'Externat Saint-Joseph, rue Victor-Hugo, 32.
1835. CARRÈRE, ✠, docteur-médecin, rue de Paris, 123.
1105. CARTON (Albert), assureur, rue de la Halle, 20.
1251. CARUETTE (E.), entrepreneur de transports, cours de la République, 36.
1919. CASABIANCA (André), ✻, administrateur en chef de l'Inscription maritime, Arsenal de la Marine.
907. CASPAR (Charles), négociant-armateur, q. Casimir-Delavigne, 15
1247. CASTEL (Jules), du Crédit Havrais, boul. de Strasbourg, 79.
1614. CATTEAUX (Gustave), de la maison Lehoucq & Charlet, rue de la Mer, 9, à Ste-Adresse.

CAVANAGH (W.), négociant, rue Édouard-Larue, 14.
CAVANAGH (Raoul), commerçant, boulevard de Strasbourg, 96.
CHALOT (Gustave), banquier, rue des Pénitents, 53.
CHAMARD (Léon), caissier, rue Louis-Philippe, 18.
CHANCRREL (A.), agent principal de la Cie des Chargeurs Réunis, rue Jules-Lecesne, 30.
CHARDOT (Daniel), vérificateur des Douanes, boulevard François-Ier, 61.
CHARRUT (H.), négociant, de la maison Loiseau et Barral, rue du Chilou, 34.
CHAVANES (Gaston), courtier, rue de la Bourse, 32.
CHEGARAY (H.), négociant, rue Fontenelle, 34.
CHERFILS (Charles) (✿ A), adjoint au Maire du Havre, conseiller d'arrondissement, rue Just-Viel, 32.
CHERFILS (Émile), courtier maritime, rue de la Gaffe, 6.
CHEVALIER DE CONINCK (Mme), rentière, rue Félix-Faure, 59.
CICÉRON (Mlle Célestine), propriétaire, rue Thieulent, 10, à Ste-Adresse.
CLEGUER (Edouard), officier de marine en retraite, r. Thiers, 65.
CLERC (L.) (✿ A), pharmacien chimiste, rue de Berry, 57.
CLERC (Léon), négociant, au château d'Harfleur (Seine-Inférieure).
CLOCHETTE (Georges), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
CLOLOGE (Alphonse), négociant, impasse Dagobert, 10.
COLCHEN (Ch.), courtier, rue Jules-Lecesne, 32.
COLLET (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 4.
COMMAUCHE (J.), constructeur-mécanicien, rue de Mexico, 36.
COQUELIN (Ch.), sous-officier du corps d'occupation du lac Tchad, à Fort-Lamy.
CORBLET (E.), armateur, rue Édouard-Larue, 1.
COROYER (Gaston), instituteur, rue de Berry.
COTELLE (J.-M.), négociant, de la maison D. Levillain et Cotelle, rue Jules-Lecesne, 47.
COTTARD (Alfred) ✿, négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue du Lycée, 30.
COTY (A.) (✿ A), ancien chef d'institution, place de l'Hôtel-de-Ville, 27.
COULON (Ch.) ✵ ✵, négociant, conseiller municipal, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Paix, 6.
COURANT (Maurice), artiste peintre, Clos de l'Abbaye, à Poissy. (Seine-et-Oise).

1953. Courant (L.), négociant, rue Bellevue, 6.
1956. Courtin (Arthur), percepteur, rue de Saint-Quentin, 67.
47. Cousin (Arthur), maison Albert Quesnel & Cie, impa
gobert, 8.
1883. Cousin (Henri) (✿ A), agent commercial, rue d'Epréme
48. Couvert (Joannès) ✻, négociant, président de la Cham
commerce, rue de la Bourse, 31 *bis*.
49. Couvert (Camille), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
374. Coville (A.), ingénieur des Forges et Chantiers de la
terranée, rue St-Michel, 9.
51. Cremer (Marius), négociant, consul de Grèce, rue Doub
2070. Croix (L.) opticien, rue de Paris, 15.
1113. Daligault (F.), entrepreneur de menuiserie, rue D
mare, 21.
1908. Danic (Jean), chef des bureaux de la Direction des D
rue de la Gaffe, 2.
1277. Daniel (Joseph), capitaine au long cours, rue E. Renan,
1301. Danon (J.), négociant, rue de la Bourse, 35.
807. Danvers (Paul), négociant, rue du Lycée, 81.
1392. Dany (A.) (✿ I), négociant, rue du Champ-de-Foire, 1
1840. Daspet (Paul), de la maison M. Ysnel, rue de la
Verte, 103, à Sanvic.
1143. De Burnay (le Comte Henri), de la maison Henri de B
& Cie, négociants-armateurs à Lisbonne (Portugal).
569. Dechaille (Stéphen) (✿ A), capitaine au long cours, di
des Signaux et du Sauvetage, rue Benjamin-Norman
1898. Dechaux (Albert), Juge au Tribunal civil, rue de la Bo
1123. De Coninck (James) (✿ I.) ✠, courtier, r. de la Bour
1080. Dégenétais (L.), courtier, rue de la Bourse, 33.
1091. Degeuser (A.), courtier, boulevard de Strasbourg, 56.
1792. Degeuser (René), courtier, rue Faure, 1.
1255. De Goer de Hervé (Georges), négociant, rue Thiébaut
1594. Degoy (G.), courtier, place Carnot, 8.
759. De Grandmaison (H.), avocat, rue de Mexico, 45.
1959. De Heyder (Ch.), courtier, rue Victor-Hugo, 136.
426. De Houdetot (le marquis), maire de Saint-Laure
Brèvedent (Seine-Inférieure).
597. Delachanal, ingénieur en chef honoraire de la Cham
commerce du Havre, 52, route de Brie, à Brunoy (S
1822. Delacroix (E.), rentier, rue Casimir-Delavigne, 6.
2038. Delahaye (Maurice), géomètre, rue Joinville, 87.

1546. DELAMARE (L.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1369. DELAROCHE (Mme Raoul), propriétaire, rue Félix-Faure, 53.
2012. DE LA SERNA (Rufino-C.), consul de la République Argentine, boulevard de Strasbourg, 183.
1521. DE LÉSÉLEUC (Henri), assureur, place Jules-Ferry, 8.
57. DELHOMME (Ed.), industriel, rue Joseph-Périer, 48-50.
1892. DEL POZO, négociant, rue Racine, 43.
1941. DEMANGE (A.), négociant, juge au Tribunal de commerce d'Alger, rue Arago, 8, à Alger.
1524. DE MONTFLEURY (Lucien), juge suppléant au Tribunal civil, conseiller municipal, rue de Montivilliers, 78.
730. DE MONTALEMBERT (le Comte), propriétaire, au château de Ménilles (Eure).
1747. DENNIS (Étienne), négociant, rue de la Bourse, 19.
1964. DENOUETTE (Lucien), courtier, rue Léon-Buquet, 9.
341. DE QUERHOENT (J.) ✻, négociant, vice-président de la Chambre de commerce, maire de Sainte-Adresse, rue Lemaistre, 29.
1969. DERAIS (A.), rentier, rue des Pénitents, 8.
1806. DERO (L.), ingénieur, rue de Tourneville, 101.
1529. DERONDE (E.), docteur-médecin, rue d'Épréménil, 4.
58. DESCHAMPS (Médéric) ✻ (✻ A), propriétaire à la Rive, Montivilliers (Seine-Inférieure).
1751. DESHAYES (Éd.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1958. DETOURNAY (André), assureur, rue Massieu-de-Clerval, 10.
1841. DE VIGAN (J.), secrétaire de la Chambre de Commerce, palais de la Bourse.
1598. DEVILLE, docteur-médecin, rue Thiers, 28.
2064. D'HALLUIN (A.) négociant, rue de la Bourse, 33.
898. DOMBRE, (Mme L.), libraire, place de l'Hôtel-de-Ville, 10.
1371. DOUBLET (Georges), négociant, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Bourse, 3.
83. DOURT (V.), avoué honoraire, juge au Tribunal civil, rue Frédéric-Sauvage, 15.
2015. DOUTRELAUT (Arthur), de la maison Vve A. Derode, boulevard de Strasbourg, 42.
683. DOY (Auguste), courtier, rue Félix-Faure, 23.
589. DROUAUX (Émile), négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
1900. DUBOIS (E.), directeur de la Société Générale, rue de la Bourse, 27.
2060. DUBOIS (Ferd.), ingénieur, rue du Docteur-Cousture, 27.
1077. DUCERT (Paul), négociant, rue Michelet, 71.

509. DUCHESNE (B.), constructeur-mécanicien, rue de Neustrie, 40.
1837. DUCROCQ ✻, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue Caligny, 9.
282. DUFOUR (G.) ✻, docteur-médecin, rue Félix-Faure, 2.
2019. DUMESNIL (Jules), caissier, rue Thiers, 30.
1499. DUMONT (Alf.), courtier, rue du Champ-de-Foire, 79.
70. DUMOUCHEL (Aug.), courtier, rue de la Ferme, 38, à Sanvic.
581. DUPAQUIER (André), négociant, rue de la Bourse, 59 *bis*.
1376. DUPASQUIER (Hermann), négociant, conseiller municipal, rue Casimir-Périer, 13.
1954. DU PASQUIER, docteur-médecin, rue Jules-Ancel, 10.
1623. DUPLAT (Achille) (✪ I), commissaire du Gouvernement aux Docks-Entrepôts, pavillon des Docks, quai de Marseille.
2004. DUPLAT (Eug.), agent commercial, conseiller municipal, rue de la Bourse, 39.
701. DUPONT (Émile), directeur de la Cie des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
299. DUPUIS (Pierre), négociant, rue de la Bourse, 51.
2043. DUPUIS (le contre amiral), rue du Havre, 57, à Ste-Adresse.
585. DURAND-VIEL (Louis) ✪, de la maison Thieulent frères, rue Guy-de-Maupassant, 10,
1504. DURAND-VIEL (Jacques), courtier, rue de la Bourse, 28.
73. DURET (Alfred) (C ✠) (O ✻), négociant, 15, rue Gustave-Flaubert.
1565. EGLOFF (L.), courtier, rue de Tourneville, 116.
953. ELOY (Fernand), courtier, palais de la Bourse, escalier G.
78. ENGELBACH (G.), de la maison Les Neveux de J.-G. Schmidt, rue St-Michel, 15.
1072. ENGELBACH (P.), docteur-médecin, rue Naude, 26.
2034. ENGELBACH (Jean), étudiant, rue St-Michel, 15.
1935. ENGELBRECHT (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 29.
2014. ERNIS (A.), du *Bulletin de Correspondance*, 5, rue Félix-Faure.
1354. ESBRAN (Gustave), négociant, membre de la Chambre de commerce, quai d'Orléans, 59.
1793. ESTIGNARD (C)., chef de bureau à la Compagnie générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 28.
1980. FABRE (G.), notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 20.
660. FARCIS (A.), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
1963. FAUVEL (Mme L.), rue Victor-Hugo, 165.
2055. FAUVEL (François), instituteur, rue des Etoupières, 5.

2068. Fauvel (Julien) employé de commerce, rue Thiers, 73.
1383. Favier (E.) (⚜ I), professeur au Lycée, rue J.-B. Eyriès, 54.
1697. Fehr (S.) (C ✻), négociant, rue Faure, 8.
1525. Féré (Ernest), agent commercial, quai Casimir-Delavigne, 27.
1548. Fernberg (G.), agent de change, boulevard de Strasbourg, 91.
1774. Fevrier (Mme), rentière, rue Félix-Faure, 61.
1816. Fiévet (J.), négociant, quai d'Orléans, 25.
369. Fischer (Joseph), représentant général de la Cie Gle Transatlantique pour l'Autriche-Hongrie, Hegelgasse, 13, Vienne (Autriche).
1156. Fischer (Émile), de la maison H. Génestal et fils, rue de la Ferme, 21.
1403. Flavigny (O ✻), lieutenant-colonel, commandant le 22e régiment territorial d'Infanterie, rue Jules-Ancel, 35.
85. Foerster (Frédéric), rentier, boulevard de Strasbourg, 126.
1534. Follin (H.), de la maison Worms & Cie, boulevard de Strasbourg, 55.
393. Fossat (E.) ✻, courtier, rue de la Bourse, 32.
1924. Fossat (A.), courtier, rue de la Bourse, 32.
1951. Fouilleul (B. P.), négociant, de la maison J. P. Simmonds & Cie, rue Fléchier, 9.
1830. Franque (Paul), boulevard François-1er, 98.
2027. Fredon (Mlle Léontine), section normale de l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue J.-B.-Eyriès, 16.
2046. Frémont (Victor) de la maison Worms & Cie, rue des Ormeaux, 2.
1551. Fritz (J.), professeur d'allemand, rue Frédéric-Bellanger, 56.
2061. Fuhrmann (Frédéric), ingénieur, rue Joinville, 29.
1831. Fulgence (L.), représentant de commerce, rue du Lycée, 16 bis.
1787. Gaillard (Louis), négociant, rue Franklin, 36.
2011. Galilée (Henry), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
856. Garaud (Jules), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1438. Garnier, vérificateur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
376. Gartner (L.-E.), de la maison J. Dupasquier & Cie, rue Saint-Michel, 19.
1574. Gascuel (V.), (⚜ A), docteur-médecin, ancien médecin de l'hôpital civil de Constantine, rue Bazan, 60.
1597. Gatin (P.), courtier, rue de la Bourse, 38.
1890. Gattiker (P.), négociant, rue Toustain, 13.
1905. Geig (Henri), agent de change, place Gambetta, 9.

1665. GEIN (Mme), rue Fléchier, 12.
2049. GELINEAU (Jules), commerçant, rue de Normandie, 307.
28. GÉNESTAL (Henri) ✻ (✿ A), négociant, conseiller général, consul d'Italie, rue de la Bourse, 44.
1405. GÉNESTAL (Maurice), négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, rue de la Bourse, 44.
288. GENIN (F.), négociant, boulevard de Strasbourg, 65.
2039. GINOUVIER (A.), sous-directeur du Crédit Lyonnais, rue Jules-Ancel, 12 bis.
1480. GODARD (Henri), propriétaire, boulevard Maritime, 48.
1804. GODET, négociant, adjoint au Maire du Havre, rue Gve-Flaubert, 87.
2062. GOHIER (G.), directeur de la Société des Brouettiers du Grand-Corps, rue de Metz, 33.
2007. GORSE (le Docteur) médecin de la Santé, Grand-Quai, 55
2031. GOSSE (Lucien), étudiant, rue de Metz, 31.
1116. GOSSELIN (Émile), notaire, rue d'Ingouville, 31.
1579. GRANDCAMP (Léon), employé de commerce, rue Gambetta, 60, à Sanvic.
2032. GRANIER (le pasteur A.), rue Jules-Janin 10.
1885. GRÉGOIRE (Henri), courtier, place Jules-Ferry, 8.
1702. GRINER (Ad.), docteur-médecin, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
666. GRIPOIS (E.), rentier, rue Saint-Roch, 5.
2051. GROS (A.), bandagiste, rue du Champ-de-Foire, 67.
98. GROSOS (Eug.) (O ✻) (C ✠) (O ✠) ✠, négociant-armateur, consul de Turquie et d'Autriche-Hongrie, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
2025. GUEDENEY (Mlle Marie), section normale de l'Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
1593. GUÉLON (Mathieu), ✻, receveur des Postes, boulevard de Strasbourg, 108.
91. GUERBETTE (I.), négociant, rue Victor-Hugo, 156.
611. GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite, rue Racine, 9.
1961. GUERRIER (Fernand), pilote, rue Marie-Thérèse, 15.
1810. GUIFFART (Armand), ingénieur des Ponts et Chaussées, boulevard François-Ier, 141.
1199. GUILLEMETTE (Eugène), commissaire-priseur, rue de Fécamp, 4.
1812. GUILLERAULT (O.), négociant, rue Picpus, 9.
853. GUILLOT (Denis), avocat, conseiller général, boulevard de Strasbourg, 148.

Guitton (Louis) (🙰 A), agent commercial, de la maison Ferd. Schneider, rue du Havre, 36, à Ste-Adresse.

Haag (Otto), négociant, rue Cochet, 8.

Haas (Ch.), agent commercial, rue de la Cavée-Verte, 9, à Sanvic.

Habert (Gaston), de la maison Eugène Doublet, rue Franklin, 15.

Hamelin. (E.) Commis des Douanes, bureau de la Sortie, quai Lamblardie.

Hamon (J.-B.), capitaine au long cours, impasse Hauguel, 4.

Haroc (E.), courtier d'assurances, rue de la Bourse, 24.

Hasselmann, notaire, rue de la Paix, 5.

Hauser (Georges), négociant, rue de Tourneville, 83.

Haussmann (J.) (O ✱), receveur des Finances, rue Jules-Ancel 12.

Hauzeur (Georges), de la maison Mason et Cie, rue du Havre 94, à Ste-Adresse.

Hath (Wm), négociant, rue Cochet, 5, à Sanvic.

Hearn Walter, consul général de la Grande-Bretagne, rue Ed.-Larue, 5.

Hébert (Jules), chef de service des Engins de levage de la Chambre de Commerce, rue Jules-Lecesne, 105.

Hemet (E.), directeur du *Bulletin de correspondance*, palais de la Bourse, rue Scudéry.

Hess (G.), négociant, rue du Champ-de-Foire, 7 *bis*.

Hetzlen, professeur au Lycée, rue Ed.-Corbière, 7.

Hochet (G.), employé de commerce, rue Franklin, 31.

Hofmann (H.), professeur d'allemand, rue de la Paix, 1.

Hubert (Jacques), rue Augustin-Normand, 16.

Humeau (le Docteur), rue de Toul, 8.

Hutter (J.-J.), entrepreneur, rue du Havre, 46, Ste-Adresse.

Jacquemin (Charles), assureur, consul du Monténégro, rue Victor-Hugo, 67.

Jacquey (Louis), ingénieur de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 179.

Jamein (Jules), négociant, conseiller d'arrondissement, place de l'Hôtel-de-Ville, 25.

Jandin jeune, pharmacien, rue de Fécamp, 13.

Jeré-Duval, négociant, passage Marie-Berthe, 7.

Johnston (Georges), négociant, de la maison E. Raoul-Duval et Cie, place Carnot, 9.

Jay (A.), propriétaire, boulevard de Strasbourg, 2.

911. Jung (Frédéric), négociant, rue Félix-Faure, 34.
1157. Kablé (Jacques), courtier, rue Victor-Hugo, 151.
1896. Kablé (Mme Charles), propriétaire, rue St-Michel, 6.
1359. Kaiser (Rodolphe), courtier, rue de la Bourse, 23.
1954. Kerz (Ferd.), intéressé de commerce, rue Fréd.-Lemaître, 27.
1927. Kirschbaum (Mlle) (I), Directrice de l'école pratique de Commerce et d'Industrie pour les jeunes filles, rue du Lycée 130.
1027. Kollbrunner (W.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
978. Kraus (Édouard), pharmacien, place de l'Hôtel-de-Ville, 9.
122. Krause (Albert), négociant, de la maison Ths Breckenridge & Cie, rue de Bapaume, 19.
1899. Kronheimer (Charles), négociant, rue Saint-Martin, 2.
929. Lafaurie (G.), courtier, rue de Montivilliers, 98.
1947. Lamy (Paul), négociant, rue Joinville, 42.
356. Lamotte (Edgard), négociant, membre de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 134.
1273. Lanctuit (André), négociant, rue de Saint-Quentin, 11.
671. Landrieu (Charles), commerçant, rue de Paris, 98.
1318. Lanel (Ch.), rentier, rue Auguste-Dolfus, 4.
857. Laneuville (E.), courtier, boulevard de Strasbourg, 55.
1108. Langlois (F.), propriétaire, quai d'Orléans, 9.
465. Langstaff (W.), négociant, Grand-Quai, 67.
1926. Langstaff (A), négociant, de la maison Mason et Cie, rue de la Bourse, 26.
1470. Larue (Charles), courtier, rue de la Bourse, 38.
128. Latham (Edmond) ✻, négociant, président honoraire de la Chambre de commerce, rue Victor-Hugo, 145.
1573. Latham (Charles), négociant, rue Victor-Hugo, 145
2017. Latham (Robert), négociant, de la maison Frédéric Jung & Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
1558. Laude (Louis), directeur de la Caisse de Liquidation, rue Cochet, 4.
1094. Laude (Richard), négociant, rue de Paris, 116.
1491. Lauer (Henri), de la maison Hayn, Roman & Cie, route de la Hève, 14, à Sainte-Adresse.
1230. Lavotte fils, de la maison Worms et Cie, boulevard de Strasbourg, 138.
2032. Lebeau (O ✻) Colonel d'artillerie en retraite, rue d'Etretat, 49.
1314. Lebigre (Gaston), assureur, boulevard de Strasbourg, 92.

10. **Leblond** (Albert) ✠ ✠ négociant, adjoint au maire du Havre membre de la Chambre de commerce, vice-consul du Vénézuéla, rue Anfray, 19.

81. **Le Bourgeois** (Georges) ✱ (C ✠), conseiller général, maire de Rogerville (Seine-Inférieure).

167. **Le Bris** (F.), négociant, rue du Lycée, 56.

89. **Le Clerc** (Georges), rentier, place de l'Hôtel-de-Ville, 1.

133. **Lecomte** (P.) (C ✠) négociant, de la maison Joannès Couvert, consul du Guatémala, rue de la Bourse, 31 *bis*.

583. **Lecoq** (Édouard), négociant, rue du Champ-de-Foire, 2.

99. **Lecourtois** (Louis), ancien notaire, rue Gustave-Flaubert, 91.

571. **Ledoux** (Paul), négociant, rue Victor-Hugo, 157.

741. **Lefebvre** (Frédéric), courtier, palais de la Bourse, escalier A.

106. **Lefebvre** (Georges), courtier, rue de la Bourse, 38.

68. **Lefèvre**, professeur à l'École primaire supérieure de Montivilliers, route d'Épouville, 23 bis, à Montivilliers (Seine-Inférieure).

90. **Le Gad**, docteur-médecin, rue Thiers, 40.

45. **Le Goff** (Louis), négociant, boulevard de Strasbourg, 32.

107. **Legoupil** (Victor), agent de change, boulevard de Strasbourg, 75.

41. **Le Grand** (R.), graveur, rue de la Bourse, 6.

35. **Legros** (J.), relieur, rue de la Comédie, 3.

55. **Le Guerney** ✱, percepteur, boulevard de Strasbourg, 55.

525. **Le Guen** (Hippolyte), capitaine-visiteur, rue du Docteur-Cousture, 21 *bis*.

95. **Léguillon** (Charles), négociant, rue J.-B. Eyriès, 72.

462. **Lelaumier** (L.), architecte, rue du Champ-de-Foire, 17.

979. **Leleu** (A.) (✿ A.), négociant, rue Racine, 45.

64. **Lemierre** (Adrien), représentant de commerce, rue du Champ-de-Foire, 55.

4. **Lenhardt**, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 60.

5. **Lentz** (Hermann), négociant, de la maison Metz et Cie, rue Jules-Lecesne, 32.

50. **Leprestre** (R.), commerçant, rue de Paris, 67.

41. **Leprince** (A.) (A ✿), directeur de la Cie Normande de navigation à vapeur, boulevard de Strasbourg, 67.

3. **Lemaitre** fils, entrepreneur de camionnage, rue du Lycée, 31.

1. **Lerat** (Lucien), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.

1901. Michelin, directeur du Crédit Lyonnais, quai d'Orléans, 25.
1507. Mignot (Henri), rue Guillemard, 33.
1528. Mignot (Gaston), négociant, consul du Nicaragua, rue de la Bourse, 35.
738. Mille (Lucien), négociant, rue de Bapaume, 7.
1775. Moch (Ernest), négociant, de la maison Oppenheimer frères, boulevard de Strasbourg, 146.
1109. Mongin (Édouard), industriel, avenue Philippe-Auguste, 40, à Paris.
1617. Monguillon (A.) (✾ A), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue Dicquemare, 1.
727. Monsallier (L.), assureur, rue de la Bourse, 31 *bis*.
1857. Monscourt (Emile) (✾ A), professeur au Lycée, rue de Mexico, 27.
2041. Monvert (Ernest), maison Mason et Cie, rue de la Bourse, 26.
564. Moreau (A.), propriétaire du *Grand hôtel de Normandie*, rue de Paris, 106.
1538. Morgand (P.) (✾ A.), négociant, juge au Tribunal de commerce, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
409. Mossellmann (le comte), capitaine au long-cours.
1696. Mougel (Mlle) ✻ (✾ A), directrice de l'École primaire supérieure de filles, rue Joinville, 15.
1608. Mulot (Gustave), de la maison Gustave Michel fils, place Jules-Ferry, 5.
177. Mundler (H.) (✾ A), négociant, rue François-Millet, 24.
647. Murat (Joseph), employé de commerce, rue Fontenelle, 15.
1824. Napp (Jean), négociant, rue de Saint-Quentin, 59.
1606. Narcy (Ph.), notaire, boulevard de Strasbourg, 9).
1291. Noel (J.), courtier, rue Anfray, 8.
1987. Noisette (Emile), ingénieur, directeur des établissements Schneider, boulevard d'Harfleur, 33.
287. Normand (A.) (O ✻) ✠, constructeur de navires, rue du Perrey, 67.
1985. Normand (Mlle Emilie), rentière, boulevard François-Ier, 27.
1057. Nortz (E.), négociant, rue Fontenelle, 29.
1031. Odinet (Georges) (✾ A) (O ✠), négociant, chancelier du consulat de Perse, boulevard François-Ier, 97.
1983. Owen Burbidge (Revd-E.), route de la Hève, 19, à Ste-Adresse.
1950. Paon (Alph.), directeur de la Cie havraise des Magasins Généraux, rue Marceau, 48.

1939. Paris (Edgard), 2e commis à la direction des Douanes, rue Augustin-Normand, 104.
2054. Pedron (L.), négociant, rue de Bapaume, 16.
744. Pelard (Frédéric), courtier, rue de la Bourse, 28.
1827. Pellissier (✿ A), professeur au Lycée, rue des Gobelins, 38.
204. Perquer (F.) ✠, négociant-armateur, consul de la République de Costa-Rica, rue du Chilou, 1.
1041. Perquer (Paul), courtier, membre de la Chambre de commerce, place Jules-Ferry, 8.
1481. Pesle (René), agent commercial, quai d'Orléans, 37.
1794. Pesle (Robert), négociant, rue d'Éprémesnil, 66.
1933. Pesle (Alfred), courtier, rue de la Bourse, 34.
1809 Petet (Victor), chef de gare adjoint, quai du Tonkin.
873. Petit (Guillaume), négociant, président du Tribunal de commerce, membre de la Chambre de commerce, maire de Bléville, rue Doubet, 4.
1455. Petit (Émile), courtier, rue de la Bourse, 32.
1090. Pézeril (L.), avocat, boulevard de Strasbourg, 91.
1498. Pfister (Gustave), négociant, rue Félix-Santallier, 17.
464. Philbert (Jules), banquier, rue de la Paix, 7.
985. Philbert (H.), courtier, rue Jules-Janin, 8.
1844. Philippe (Aug.) négociant, rue de la Ferme, 25.
1496. Pigault (Pascal), courtier, maison J. Durand-Viel, rue de la Bourse, 28.
1842. Pilon (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
1931. Pinczon, ingénieur en chef des Chargeurs-Réunis, boulevard François-Ier, 3.
1823. Pineau (Henri), rentier, rue de Tourneville, 63.
1254. Piperreau (Lucien), arbitre de commerce, rue Jules-Lecesne, 48.
1599. Plichon (Gaston), négociant, rue de la Gaffe, 6.
959. Plum (Paul), assureur, place de l'Hôtel-de-Ville, 11.
475. Poidevin (P.), rue de la Comédie, 35.
1974. Poidvin (Jules), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue de Paris, 70.
742. Poletti (H.), de la maison Metz et Cie rue Jules-Lecesne, 32.
1561. Potel (Ch.), docteur-médecin, Cie Gle Transatlantique.
203. Poulet (Edgard), caissier, rue du Perrey, 162.
1391. Poupel (Emm.), architecte, place de l'Hôtel-de-Ville, 1.
747. Powilewicz (✿ A), docteur-médecin, rue de Ste-Adresse, 20.

1845. Prentout (G.) (✿ A), régisseur de biens, rue Ancelot, 5.
435. Preschez (E.), avoué, rue Jules-Lecesne, 28.
1998. Preyre (H.), directeur du Comptoir National d'Escompte de Paris, rue de la Bourse, 2.
1296. Probst, agent commercial, maison P. Perquer, place Jules-Ferry, 8.
803. Procope (E.), négociant, rue Frédérick-Lemaitre, 28.
1897. Proficiet, docteur-médecin, rue du Général-Faidherbe, 5 bis
882. Pusinelli (Jacques), négociant, rue Victor-Hugo, 188.
799. Quesnel (Charles), négociant, place de l'Hôtel-de-Ville, 3.
1244. Quesnel (Alfred), rentier, rue Marie-Talbot, 21, à Sainte-Adresse.
938. Quoist (Georges-D.), imprimeur, rue du Chilou, 11.
1995. Raisin (E.), au consulat du Brésil, boulevard François-Ier, 61.
853. Rambert, principal clerc de Me Bach, notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
414. Ramelot (Eugène) (✿ I.), représentant de commerce, membre de la Chambre de commerce, rue des Pénitents, 34.
548. Raoul-Duval (Edmond), négociant, rue Félix-Faure, 49.
840. Regnier (Ernest), administrateur-délégué du Crédit Havrais, boulevard de Strasbourg, 79.
1575. Reiber (C.), courtier, rue de la Bourse, 17.
1153. Reinhart (Gustave), négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, palais de la Bourse, escalier B.
2065. Remy (Louis), négociant, boulevard François-Ier, 114.
281. Renout (V.) ✱, ingénieur des Ponts et Chaussées, en retraite, boulevard François-Ier, 69.
940. Richer (Émile), négociant, rue Suffren, 11.
1451. Richer (F.), de la maison Devot & Cie, r. de Saint-Quentin, 7.
1196. Rihal (Narcisse), négociant, boulevard de Strasbourg, 162.
1802. Rihal (Gustave), négociant, rue Gustave-Flaubert, 6.
1984. Rincheval ✱, directeur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
208. Rispal (Auguste) ✱, sénateur, membre de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 25.
1776. Riss (Alphonse), de la maison Lefebvre et Chardin, boulevard de Strasbourg, 58.
1609. Robillard (Émile), représentant de commerce, rue des Fermes, à Ste-Adresse.
1970. Robinson (Georges), agent de maisons étrangères, rue Anfray, 4.
2042. Robinson (V.), ingénieur, rue de St-Quentin, 21.
209. Roche (J.), photographe, place Gambetta, 18.

358. **Rœderer** (Jules) ✱, négociant, conseiller général, membre de la Chambre de commerce, rue Casimir-Périer, 6.
1742. **Rœderer** (Léon), négociant, rue Félix-Faure, 31.
629. **Roger** (O ✱), ingénieur, chaussée des Etats-Unis, 15.
642. **Rojer** (Jules) ✠, docteur-médecin, boulevard François-Ier, 118.
1709. **Ronot** (Émile), directeur de la *Commercial Cable Cy*, boulevard de Strasbourg, 112.
404. **Rose** ✠, secrétaire du Comité des assurances maritimes, palais de la Bourse, escalier B.
1928. **Rouget-Marseille** (✿ A), fondé de pouvoirs de la Recette des Finances, passage Lecroisey, 9.
1903. **Rousselin** (Léon), régisseur de biens, rue Géricault, 15.
1387. **Ruault**, rentier, rue d'Épréménil, 39.
1238. **Rud** (J.), négociant, boulevard de Strasbourg, 118.
1222. **Rufenacht** (Jules), agent commercial, palais de la Bourse, rue Dupleix.
1223. **Rufenacht** (Edouard), courtier, palais de la Bourse, Escalier D.
1059. **Sabathier** (P.), ingénieur civil, inspecteur du bureau Véritas rue Picpus, 2.
981. **Sauquet** (Fernand), négociant, membre de la Chambre de commerce, consul des Pays-Bas, rue Victor-Hugo, 134.
2026. **Sauvage** (Mlle Marthe), section normale à l'École pratique de Commerce et d'Industrie, rue Joseph-Clerc, 1
1539. **Savarin** (A.), négociant, place Carnot, 4.
1934. **Savary** (A.), arbitre de commerce, rue de Normandie, 65.
1133. **Schartner** (W.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1258. **Schlagdenhaufen** (F.), courtier, rue Géricault, 4.
1704. **Schlienger** (Arthur), négociant, rue Jules-Lecesne, 46.
259. **Schmitt** (Victor), assureur, rue du Chilou, 1.
864. **Schmitz** (Alfred), négociant, place Carnot, 4.
1284. **Schneider** (Ferd.), représentant de maisons étrangères, rue de la Bourse, 21.
1620. **Schroder** (Édouard), courtier, rue de la Bourse, 21.
1906. **Seeliger** (Ed.), agent commercial, rue de la Bourse, 28.
811. **Seigneuré** (Ernest), négociant, rue Augustin-Normand, 2.
1449. **Sénécart** (A.), courtier, rue Victor-Hugo, 138.
1341. **Senn** (Olivier), négociant, administrateur de la Compagnie Cotonnière, palais de la Bourse, escalier E.
1613. **Senn** (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 23.
663. **Sieber** (H.-A.), propriétaire, rue St-Honoré, 352, à Paris.

220. SIEGFRIED (Jules) (O ✱) (✿ A), député du Havre, rue Félix-Faure, 22.

225. SIEGFRIED (Jacques) (O ✱) (O ✠), propriétaire, au château de Langeais (Indre-et-Loire).

633. SIEGFRIED (Ernest), négociant, rue Félix-Faure, 50.

1601. SIEGFRIED (Jules) fils, industriel, boul. de Strasbourg, 83.

226. SIEURIN (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.

1559. SIGAUDY (P.), ✱, ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Guy-de-Maupassant, 2.

1986. SIGAUDY (Mlles), rentières, place de l'Hôtel-de-Ville, 29.

1972. SIMON, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 148.

1352. SIX, négociant, rue Trigauville, 39.

1884. SMERLING (F.), négociant, quai d'Orléans, 59.

1265. Société des anciens élèves de l'École supérieure de Commerce, boulevard François-Ier, 58.

1618. Société d'Éducation populaire, rue Dicquemare, 1.

1920. Société de l'Enseignement scientifique par l'Aspect, rue du Canon, 26.

1265. SOCLET (J.), ingénieur, directeur de la Cie Gle française des Tramways, rue Michel-Yvon, 7.

1174. SOUQUE (Albert), avoué, place Carnot, 6.

2029. SPEISER (J.-J.), employé de commerce, boul. de Strasbourg, 75.

1762. STAEHELIN (Willy), quai d'Orléans, 39.

387. STEMPOWSKI, représentant de commerce, rue Jules-Lecesne, 58.

229. TACONET (Maurice), courtier maritime, membre de la Chambre de commerce, Grand-Quai, 67.

632. TACONET (Pierre), assureur, quai d'Orléans, 37.

1120. TACONET (Robert), assureur, quai d'Orléans, 51 bis.

1815. TALBOT, professeur, impasse Massieu-de-Clerval.

2057. TESSIER, professeur à l'Ecole professionnelle de Montivilliers (Seine-Inférieure).

2013. TEURTERIE (E.). négociant, rue St-Roch, 27.

1777. THIBOUMERY (André), courtier maritime, rue de Fécamp, 29.

1374. THIEULLENT (Henri), négociant, rue Thiers. 125.

713. THILLARD (Henri), greffier en chef du Tribunal civil, boulevard de Strasbourg, 141.

638. THOMAS (Charles), négociant, rue Bernardin-de-St-Pierre, 5.

1699. THOMAS (A.), électricien, boulevard de Strasbourg, 57.

1317. THON (Valentin), employé de commerce, maison Napp et Cie, rue de Saint-Quentin, 59.

1684. TOUSSAINT (M.), avocat, rue Gustave-Cazavan, 81.

1086. TOUTAIN (Laurent), courtier d'assurances, palais de la Bourse, escalier F.

2044. TRANCHET (Albert) sous-ingénieur aux Chargeurs-Réunis, rue Jules-Lecesne, 75.

2003. TRAUMANN (Ernest), négociant, boulevard de Strasbourg, 55.

348. TROUVAY (G.), commerçant, rue Victor-Hugo, 149.

232. TURBOT (A.) (✠ A), courtier, place Jules-Ferry, 9.

233. TURPIN (Georges), négociant, rue Franklin, 23.

2045. VALLIN (Henri) employé de commerce, cours de la République, 24.

246. VAN DER VELDE (P.), négociant, palais de la Bourse, escalier C.

1846. VANIER (Ferd.), négociant. rue Chaptal, 6.

1916. VANIER (Jules), négociant, rue du Champ-de-Foire, 34.

1235. VARNIER (Louis), négociant, rue Caligny, 1.

1825. VASSIA (E.), ✠, vice-consul d'Italie, rue Lemaistre, 6.

1763. VATINEL (Charles), comptable, rue de Normandie, 134.

1450. VERGER, chef-mécanicien, place Gambetta, 18.

1443. VERSPREEUWEN (Hermann) ✠ ✠ ✠, négociant, consul de Belgique, de l'État indépendant du Congo et de Liberia, boulevard de Strasbourg, 124.

532. VÉZIN (Joseph), capitaine au long cours, rue des Petits-Champs, 31, à Paris.

1979. VIDAL (Edmond), courtier, rue Victor-Hugo, 136.

1960. VIEIRA DA SILVA (Joao), ✠, consul général des États-Unis du Brésil, rue de la Bourse, 30.

1612. VIGNÉ, docteur-médecin, à la Cie Gle Transatlantique, Grand-Quai, 65.

1996. VIGOUROUS (Mlle Marie-Louise), élève à la section normale de l'Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie, rue J.-B.-Eyriès, 16.

1925. VIOLETTE, administrateur de Sociétés, boulevard de Strasbourg, 124.

1715. WALCH (Gilbert), avocat, rue du Champ-de-Foire, 57.

1754. WANNER (Émile), consul de la Confédération Suisse, rue Guillemard, 84.

685. WEISSENBURGER (Th.), propriétaire, rue de l'Observatoire, 29.

1988. WELTER (Jean), ingénieur, rue St-Roch, 7.

1886. WESTPHALEN (Maurice), négociant, place Carnot, 10.

243. WINDESHEIM (E.), négociant, rue des Brindes, 12.
2020. WINNAERT (Louis) inspecteur sédentaire des Douanes la Gaffe, 2.
615. WINNING (James), agent de la Cie Cunard, quai d'Orlé
1313. WITTORSKI (Louis), courtier, rue Fléchier, 1.
1782. YSNEL-FRANQUE (G.), courtier maritime, boulevard çois-Ier, 106.
789. YSNEL, (M.) négociant, rue Doubet, 17.
886. ZIEGLER (A.), de la maison Dufay, Gigandet et Cie, ru Lecesne, 50.
1750. ZIEGLER (Arnold), employé de commerce, rue des Péni

LAURÉATS DU CONCOURS DE GÉOGRAPHIE

Pupilles de la Société

Malandain (Ch.), rue Frédéric-Bellanger, 38.
Recher (Édouard), rue Clovis, 10.
Gazengel (Arthur), boulevard de Graville, 502, Graville-Sainte-Honorine.
Guérout (Marcel), boulevard Amiral-Mouchez, 114.
Langevin (Léon), rue d'Étretat, 88.
Brandala (Lucien), rue Bellot, 20.
Vaillant (Étienne), rue Jacques-Gruchet, 6.
Lerat (Robert), rue Marceau, 2.
Bigot (M.), à l'Ecole communale de filles (Centre), Graville-Sainte-Honorine.
Mlles Maillard (Marie), rue Louis-Philippe, 24.
Campart (Suzanne), rue Ernest-Renan, 25.
Duboso (Jeanne), rue de la Liberté, 32, à Sanvic.
Samson (Valentine), rue Lesueur, 128.
Michel (Jeanne), passage Henri-Vigor, à Sanvic.
Amiard (Hélène), rue Duguay-Trouin, 23.
Reine (Germaine), rue du Champ-de-foire, 67.
Pigeon (Madeleine), passage de la rue Verte, 2.
Dupont (Renée), rue Piedfort, 6.
Dubuc (Alice), cours Sainte-Croix, à Montivilliers.

SOCIÉTÉS, REVUES, JOURNAUX, ETC.

Avec lesquels la Société fait l'échange des Publications

FRANCE ET COLONIES FRANÇAISES

Paris. — Société de géographie. Société de géographie commerciale Société de topographie. Association philotechnique. Société d'économie politique. Société des études coloniales et maritimes. Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation. Alliance française. Société française de colonisation. Chambre syndicale des négociants-commissionnaires et du commerce extérieur. Union coloniale française. Comité de l'Afrique française. Comité de l'Asie française. Comité de Madagascar. Institut géographique. Société nationale d'agriculture. Union française de la jeunesse. Association générale des étudiants. Union amicale des anciens élèves de l'École supérieure de commerce. Chambre de commerce. Bibliothèque nationale. Ministères de la Guerre, de la Marine, de l'Intérieur du Commerce et de l'Industrie, des Travaux publics, des Affaires Étrangères, de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, des Colonies.— *Revue maritime*, *Moniteur officiel du commerce*, *Feuille de renseignements de l'office Colonial*, *Bulletin de renseignements coloniaux*, *Paris-Canada*, *Le Moniteur des Colonies et des Pays de protectorat*, *Bulletin de l'Office de renseignements généraux et de colonisation du gouvernement général de l'Algérie*, *Les questions diplomatiques et coloniales*. *Le Maroc français*. *L'Action coloniale*.

Départements. — Sociétés de Géographie de Bordeaux, Bourg, Bourges, Brest, Dijon, Douai, Dunkerque, Laon, Lille, Lorient, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Poitiers, Rochefort, Rouen, Saint-Nazaire, Toulouse et Tours. La France colonisatrice (Rouen). Société havraise d'Études diverses. Société géologique

de Normandie (Havre). Sociétés industrielles d'Amiens, Elbeuf, Rouen et Reims. Association des anciens élèves de l'École supérieure de commerce et de tissage de Lyon. Société des Sciences naturelles de Tarare. Cercle d'études des employés de bureau havrais. Chambres de commerce du Havre, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lyon. Musée commercial de Rouen. *Les Missions catholiques* (Lyon). *La Loire navigable* (Nantes).

Colonies Françaises. — Sociétés de géographie d'Alger, Oran, Tunis. Direction de l'Agriculture et du Commerce de la Régence de Tunis. *Bulletin économique de l'Indo-Chine* (Saigon). Société des Études Indo-Chinoises de Saigon. Chambre de commerce de Saigon. *Journal officiel du Congo français* (Libreville). *Journal officiel des Possessions du Congo francais et dépendances du Moyen-Congo* (Brazzaville). *Journal officiel de Madagascar et dépendances. Supplément Commercial et Agricole* (Tamatave et Côte Est). *Bulletin économique de Madagascar. Journal officiel des Établissements français de l'Océanie*(Papeete).

EUROPE

Allemagne. — Sociétés de géographie de Berlin, Brême, Greifswald, Hanovre, Hambourg, Iéna, Halle-sur-Saale, Leipzig, Munich, Dresde, Kœnigsberg, Cassel, Lubeck, Stuttgard, Stettin, Francfort-sur-le-Mein, Metz. Musée colonial allemand, Berlin.— *Deutsche Kolonial Zeitung* (Berlin).

Autriche-Hongrie. — Société de géographie du Buda-Pest, Museum d'Histoire naturelle (Vienne). *Die Weltwirtschaft* (Vienne).

Belgique. — Sociétés de géographie de Bruxelles et d'Anvers, Cercle des anciens étudiants de l'Institut supérieur de commerce d'Anvers. Chambre de commerce d'Anvers. Institut colonial international (Bruxelles). Fédération pour la défense des Intérêts belges à l'étranger (Bruxelles). *Le mouvement géographique* (Bruxelles). *Missions en Chine et au Congo* (Bruxelles).

Espagne. — Société de Géographie de Madrid.

Iles Britanniques. - Sociétés de géographie de Londres, Liverpool.

Manchester, Newcastle-sur-Tine. Edimbourg. Institut **impérial.**

Italie. — Sociétés de géographie de Rome, Milan, Naples et **Florence.**

Norvège. — Société de Géographie de Christiania.

Pays-Bas. — Société de géographie d'Amsterdam.

Portugal. — Société de géographie de Lisbonne, Association commerciale de Porto.

Roumanie. — Société de géographie de Bucarest.

Russie. — Sociétés de géographie de Saint-Pétersbourg, Vilna, Orembourg, Moscou, Helsingfors, Club alpin de Crimée (Odessa).

Suède — Société de géographie de Stockholm. Société des touristes suédois (Stockholm).

Suisse. — Sociétés de géographie de Berne, St-Gall, Neuchâtel, Genève, Hérisau, Aarau. Société des anciens élèves de l'Ecole supérieure de commerce de Genève.

ASIE

Caucase — Société de géographie de Tiflis.

Sibérie. — Société de géographie d'Irkoutsk.

Inde. — Société de géographie de Calcutta.

Indo-Chine. — Société de géographie de Singapore.

Japon. — Société de géographie de Tokio. Société allemande d'histoire naturelle & d'anthropologie de Tokio.

AFRIQUE

Égypte. — Société de géographie du Caire.

AMERIQUE

Canada. — Sociétés de géographie de Winnipeg, Québec et Ottawa.

États-Unis. — Sociétés de géographie de New-York et de San-Francisco. Topeka (Kansas). Département de l'Agriculture (Washington). Smithsonian Institution (Washington) *Pilot Chart of the north atlantic Ocean* (Washington).

Mexique. — Société scientifique « Antonio-Alzate » à Mexico, Chambre de commerce française de Mexico. Observatoires astronomiques de Tacubaya et de Mexico.

Salvador. — Observatoire astronomique et météorologique de San Salvador.

Costa-Rica. — Institut physico-géographique national (San José).

Brésil. — Sociétés de géographie de Rio-de-Janeiro et de Bahia.

Uruguay. — Chambre de commerce française de Montevideo. — *Anales del Departemento de Ganaderia y Agricultura de la Republica O. del Uruguay* (Montevideo).

Pérou — Société de géographie de Lima. Chambre de commerce française de Lima.

Chili. — Société scientifique allemande de Santiago.

République Argentine. — Chambre de Commerce française de Buenos-Aires. Sociétés de géographie de Buenos-Aires et de Cordoba. Société scientifique argentine de Buenos-Aires. Direction générale de Statistique municipale de la ville de Buenos-Aires. Département national de statistique, à Buenos-Aires. *Boletin de Agricultura y Ganaderia* (Buenos-Aires).

OCÉANIE

Australie. — Sociétés de géographie de Sydney, Adélaïde, Brisbane, Melbourne.

Java. — Société des sciences et des arts de Batavia. Société Inddo-Neerlandaise d'agriculture et d'industrie de Batavia.

ABONNEMENTS

Revue des Deux Mondes, bi-mensuelle.
Revue de Paris, bi-mensuelle.
Le Correspondant, revue bi-mensuelle.
Revue Politique et Littéraire (Revue bleue), hebdomadaire.
Revue Française et de l'Étranger, mensuelle
Le Tour du Monde, Journal des Voyages et des Voyageurs. hebdomadaire.
L'Économiste Français, journal hebdomadaire.
Revue de Géographie, mensuelle.
Annales de Géographie, paraissant tous les deux mois.
Mitteilungen, revue mensuelle.
La Nature, revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie, journal hebdomadaire illustré.
La Dépêche Coloniale illustrée, bi-mensuelle.
La Dépêche Coloniale, journal quotidien.

Imprimerie G.-D. QUOIST, 11, rue du Chilou. — HAVRE.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIII[e] Année. - 2[e] Trimestre 1906



HAVRE

AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

131, RUE DE PARIS, 131

1907

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque mois excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs**, excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

SOCIÉTÉ
DE
GÉOGRAPHIE COMMERCIALE
DU HAVRE

LA RÉVOLUTION RUSSE ET LA DOUMA[1]

Supposez un bourgeois de Paris ou même du Havre qui, les vacances terminées, lorsqu'il quitte sa maison de campagne pour retrouver sa maison de la ville, s'aperçoit avec stupéfaction que cette maison a été, pendant son absence, mise sens dessus-dessous; la baignoire se trouve au milieu de la salle à manger, l'armoire à glace a été transportée dans la cuisine. C'est une stupéfaction analogue que j'ai éprouvée cette année lorsque je revins en Russie après douze mois d'absence.

J'étais passé en Russie, en 1905, revenant de Mandchourie, après la guerre Russo-Japonaise ; j'y revins au printemps de 1906, et vraiment le pays était non seulement transformé, mais bouleversé. Les classes accoutumées depuis des siècles à obéir, prétendaient déjà commander. On ne recon-

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

naissait plus rien, ni les choses, ni les hommes. Pour donner une idée de cette transformation si profonde, il faudrait un long développement, mais quelques exemples peuvent suffire.

Les députés paysans qui venaient d'arriver à Saint-Pétersbourg pour représenter les moujiks à la Douma, étaient logés tous ensemble, dans une vaste demeure que le Gouvernement avait mise à leur disposition. Ces députés, deux jours avant l'ouverture de la Douma, se présentèrent au palais de Tauride. Il y avait là un vieux monsieur, un chambellan que le Conseil de l'empire avait prêté à l'administration de la Douma pour effectuer toutes les transformations et tous les arrangements nécessaires.

Les députés se présentent au vieux chambellan en uniforme, qui paraissait extrêmement imposant, et l'un d'eux lui dit : « Nous venons ici pour toucher l'indemnité de dix roubles par jour qui nous est due pour les frais de voyage. » Le chambellan répond: « Comme je n'ai pas cet argent sur moi, ayez l'obligeance de repasser demain. » Alors les paysans lui dirent : « C'est tout de suite qu'il nous le faut, vous avez dix minutes pour l'apporter ici, et si vous ne l'apportez pas, gare à vous. » Le vieux chambellan se précipite au téléphone et dit en français : « Il y a une bande de gens extrêmement mal habillés qui m'injurient et me demandent de l'argent. » On apporta immédiatement de l'argent à ces gens mal habillés.

Le sentiment que la Douma naissante excitait dans toutes les classes du peuple russe, tel qu'on pouvait le saisir alors, était un sentiment de bienveillance et même d'attendrissement. On attendait vraiment de la Douma, avec une confiance sans doute un peu naïve, le remède à tous les maux. On voyait en elle une réunion d'hommes qui, venus de tous les côtés de l'immense empire russe, pouvaient trouver immédiatement en quelques semaines, la solution des pro-

blèmes qui se posaient depuis des siècles et ce sentiment éclatait, non seulement dans les conversations particulières, mais encore dans les articles des journaux et dans les discours prononcés.

Vous savez, je n'ai pas besoin de vous le rappeler, dans quelles conditions la première assemblée consultative russe fut accordée par l'empereur. A vrai dire, l'empereur ne l'accorda pas, on la lui arracha. C'est l'année dernière, au moment où la grève générale paralysait complètement l'empire russe, au moment où l'administration et le Gouvernement se trouvaient débordés, que le grand-duc Constantin, accompagné du premier ministre M. Witte, arracha littéralement à l'empereur la promesse d'une Douma. Cette promesse, une fois faite, fut solennellement annoncée au peuple par le manifeste du 17,30 octobre. On se préoccupa immédiatement de savoir dans quelles conditions fonctionnerait cette Douma et de préparer les élections. Les élections se firent d'une façon très lente sur tous les points du pays, et comme elles se firent sous un ministère réactionnaire, sous un ministère terroriste presque, le ministère Dournovo, elles donnèrent naturellement, par opposition à ce ministère réactionnaire, une majorité considérable au parti avancé. La Douma était convoquée solennellement pour le 10 mai 1906. C'est ce jour-là que les 460 députés qui la composaient furent solennellement présentés à l'empereur au Palais d'Hiver et immédiatement après cette présentation, où l'empereur adressa aux députés quelques paroles de bienvenue, la première réunion de la Douma eut lieu au palais Tauride. Ce palais se trouve dans un lointain faubourg de la ville immense de Saint-Pétersbourg, et vous savez que, construit par Catherine II, et donné par elle à son favori tout-puissant, Potenkine, le héros de Tauride, il revint ensuite à la Couronne russe et ces derniers temps, il servit de lieu de repos à de vieilles demoiselles ou veuves de hauts fonction-

naires ou de généraux. C'est un palais extrêmement beau, très somptueux, entouré d'un immense jardin qui, à l'époque de Catherine II, était ce fameux jardin d'hiver que tous les contemporains ont longuement célébré.

Des transformations et des aménagements avaient été très rapidement faits. Ces couloirs du palais de Tauride offrirent dès les premières séances un spectacle extrêmement pittoresque. On voyait là, à peu près 150 à 175 moujiks venus avec leurs bottes, les uns portant le costume des Petits-Russiens, le cafetan qui gaîne la taille, les bottes en cuir rouge d'autres venus des campagnes de la Pologne; quelques députés caucasiens et, en même temps, au milieu d'eux, des popes à longue barbe, des seigneurs polonais extrêmement élégants, et tout ce monde-là, parlant quelquefois des langues différentes, ne se connaissant d'aucune sorte, n'ayant ni les mêmes manières de comprendre ni de sentir, s'assemblait là pour faire œuvre commune et travailler à la régénération de la Russie. Dès la première séance, une opposition extrêmement vive se manifesta ; le ministère Dournovo avait rempli les prisons de la Sibérie de détenus politiques dont la plupart avaient été arrêtés sans aucun motif et beaucoup condamnés sans aucun jugement ; la Douma arrivant demandait d'une façon extrêmement énergique qu'on les amnistiât. C'est un des chefs du parti Cadet, le plus influent de la Douma, qui d'une façon énergique, vibrante, sollicita cette amnistie. Pour appuyer encore cette requête on se mit immédiatement à la préparation de l'Adresse au discours du trône, dans laquelle la Douma ferait connaitre au tsar ses exigences ; toutes ces demandes et cette adresse prirent un certain temps et, dès les premiers jours, se manifesta la prépondérance d'un parti qui avait été extrêmement fort pendant les élections et qui, maintenant, recueillait le fruit de sa discipline et de son intelligence, c'est-à-dire le parti Cadet. Vous savez que ce nom de parti Cadet ou K D. doit son origine à un calembour.

Le parti Cadet se compose de nobles en assez grande part, de quelques fonctionnaires, de membres appartenant aux professions libérales : avocats, médecins, professeurs, journalistes, hommes de lettres, et de quelques paysans Il a non seulement la prépondance numérique mais encore, ce qui est plus important, la force de la discipline et de l'intelligence. C'était à vrai dire, dans cette Douma, le seul parti vraiment constitué. Il se trouvait en présence des autres partis comme une phalange macédonienne en présence de bandes mal organisées Dès les premiers jours il apparut que c'était lui qui prendrait la tête de la Douma et dirigerait toutes ses manifestations.

Le parti K D demandait l'extension de la constitution donnée par l'empereur. L'empereur n'avait guère accordé qu'un semblant de constitution et le parti K D exigeait que cette constitution fût complétée. Il demandait la formation d'un ministère responsable pris dans la majorité de la Chambre, la suppression absolue de toutes les castes et de toutes les classes, l'égalité civique, l'accessibilité de tous à tous les emplois et enfin une réforme extrêmement importante, la réforme agraire, c'est-à-dire la concession de plus de terres aux paysans, en prenant ces terres soit à l'Etat, quand on le pouvait, soit aux apanages, soit à certains propriétaires particuliers. C'était le programme du parti K D et, comme il était le plus fort, ce fut le programme de la Douma.

A côté de ce parti Cadet il y avait un autre parti, le parti du travail, qui prit le nom de parti « Travailliste ». Il était composé presque entièrement (85 %) de paysans. Il n'avait guère, à vrai dire, qu'un programme économique, et son programme politique se confondait avec celui des K D. La question agraire était la seule qui intéressât vraiment les paysans. Ils demandaient la distribution aux paysans de toutes les terres appartenant à l'Etat, de presque

toutes les terres des propriétaires particuliers, et cela, dans certains cas, sans indemnité. C'était donc un programme extrêmement avancé.

A côté du parti « Travailliste » se trouve un autre parti qu'on appelait le parti des « Octobristes ».C'était le parti qui se réclamait du 17/30 octobre, et qui prétendait que ce manifeste,avec une constitution très atténuée,suffisait pour le moment au bonheur de la Russie.

Les exigences, les demandes de la Douma furent, dès les premiers jours, mises en lumière et exposées dans l'Adresse votée comme réponse au discours du Trône. Elle comprenait presque entièrement le programme du parti Cadet, tel que je viens de vous le faire connaître. Elle fut envoyée à l'empereur. Celui-ci n'y fit aucune réponse, et dès les premiers jours la Douma se trouvait dans une situation fausse ; cette équivoque devait durer deux mois et se terminer, comme vous le savez, par sa dissolution.

La Douma convoquée par l'empereur, prenait toutes les apparences d'une assemblée souveraine, elle demandait, exigeait qu'on la traitât comme telle. Aux yeux de l'empereur et des grands-ducs, elle n'était pas considérée ainsi mais comme une assemblée consultative, aux exigences de qui on était bien décidé à ne pas céder. Ainsi cette équivoque, cette situation fausse qui se manifesta, alla s'augmentant, s'accentuant jusqu'à la dissolution finale.

Dès les premiers jours, une fois l'Adresse votée, les interpellations commencèrent. Il faut avoir vécu en Russie, savoir ce qu'était le peuple russe jusqu'à présent,pour sentir tout ce qu'il y a de nouveau,d'extraordinaire même dans ce mot « Interpellation ». Une assemblée de députés, une assemblée de sujets arrivant de leur province, de leur gouvernement, qui se considéraient comme assez forts pour interpeller un ministre, un lieutenant de Sa Majesté l'empereur, le faire venir à la tribune et lui demander des

comptes. Ces interpellations se firent immédiatement. Le ministre, quoique ne reconnaissant pas la souveraineté de la Douma, venait tout de même à sa barre lorsqu'on insistait, et répondait aussi bien qu'il le pouvait aux interpellations.

Les premiers jours, les députés se montrèrent très respectueux à l'égard des ministres, attentifs à leurs paroles, s'adressant toujours à eux d'une façon extrêmement calme, posée ; mais petit à petit, au fur et à mesure que se manifesta la mauvaise volonté de répondre, l'irritation des députés grandit et deux ou trois semaines ne s'étaient pas écoulées que les ministres furent injuriés. Il se trouvait une fois, je m'en souviens, dans la tribune où j'étais, un pauvre instituteur sibérien qui, venu en Russie pour rendre visite à sa mère malade, avait supplié qu'on le laissât assister à une séance de la Douma. Il était justement tombé sur la séance où le fameux député travailliste Aladine dit son fait d'une façon très verte au ministre Stolypine. Le ministre avait demandé qu'on l'autorisât à dépenser 5 ou 6 millions de roubles pour secourir des paysans. Aladine monta à la tribune et lui dit : « Sans doute nous consentons à vous voter ces 5 ou 6 millions de roubles, mais à condition que nous les distribuions nous mêmes, car s'ils sont distribués par vos gens, ils n'iront jamais dans la poche des paysans mais dans celles de vos employés. » Le ministre quitta immédiadiatement la salle.

L'instituteur sibérien qui se trouvait à côté de moi s'écria: « Est-ce ainsi qu'on ose parler maintenant au ministre en Russie, alors que nous en Sibérie, nous ôtons notre casquette devant le plus humble des fonctionnaires. »

Les travaux parlementaires de la Douma qui étaient suivis par toute la Russie avec une attention passionnée, n'interrompaient pas le moins du monde ni les attentats anarchistes, ni les bombes, ni le pillage des banques ou

des propriétés privées. Mais il faut bien dire que le Russe se soucie assez peu des bombes, des attentats anarchistes et du pillage des banques et des propriétés privées Pour vous donner une idée de cette insouciance, je me souviens que le jour où on lança une bombe contre le couple royal d'Espagne, je lus la nouvelle dans un journal du matin et je fus extrêmement impressionné par tous les détails horribles que le télégraphe indiquait: chevaux éventrés, bombe allant tuer des personnes qui étaient au balcon du premier étage et aux fenêtres des chambres. Comme je déjeunais ce matin-là en ville, je continuais à songer à cela, chemin faisant et, en arrivant chez mes hôtes, il me semblait qu'on ne pouvait parler d'autre chose que de cet attentat anarchiste. Je découvris alors que ce qui m'intéressait laissait mes interlocuteurs russes absolument indifférents; on aurait cru que cette bombe avait été jetée dans la lune, jamais sur un point terrestre. Il y eut seulement un vieux monsieur qui dit : « Il est très maladroit, l'anarchiste, il a tué ou blessé 40 personnes qu'il ne visait pas, et manqué celles qu'il visait.» Il dit cela d'un ton absolument indifférent, de la façon posée dont on constate un fait et ce fut tout. Je compris que le vieux monsieur voulait dire : « Vous nous parlez de cet attentat étranger alors que nous avons beaucoup mieux chez nous. » On s'accoutume à tout et il faut bien dire que les Russes sont absolument accoutumés à la bombe. Dans presque toutes les villes de l'empire on en lance quelques-unes tous les jours. Certaines catégories sociales, les commissaires de police, par exemple, savent parfaitement qu'ils ont plus de chance de mourir d'une bombe que de la fièvre typhoïde, et s'il sont tués ainsi, leur mort est une mort naturelle dont personne ne songe à s'étonner. Les circonstances critiques qu'on traversait alors ce printemps-là, ne détournaient pas les Russes de Saint-Pétersbourg ou de Moscou de la vie des cabarets et des éta-

blissements de nuit. Les gens ne pensaient guère qu'a s'amuser et il en était exactement ainsi pendant la guerre.

La question la plus importante qui se posa à la Douma pendant les deux mois qu'elle dura, fut sans contredit la question agraire, et c'est la seule qu'elle eût le loisir d'examiner. C'est la question qui pouvait le plus séduire les paysans et amener la révolution. Il est bon de donner sur cela quelques éclaircissements.

Pour comprendre un peu cette question, il faut se dédépouiller absolument de l'état d'âme français. Le Français est, de tous les peuples que je connais, le plus propriétaire, celui qui a le sens le plus inné de la propriété, qui s'attache le plus aux choses qu'il a acquises par son travail ou que ses ancêtres ont gagnées par le leur. Mais ce sentiment, si légitime d'ailleurs, le Russe le possède à un degré beaucoup moindre. Il faut savoir que les terres que possède le paysan russe en ce moment, il ne les a pas acquises par son labeur elles lui ont été données en 1861 lors de la grande réforme la suppression du servage. Les paysans étaient des serfs ; ils ne possédaient rien. En 1861, brusquement, sans transition, on les a appelés à la propriété et par conséquent, il ne peut y avoir ce sentiment de propriété, analogue à celui qu'a notre paysan français. Ensuite, et cette considération est plus importante que la première, ces terres données au paysan russe en 1861, ne lui furent pas données en propriété ferme. Il n'en est pas le maître, il les possède collectivement. Ce n'est pas le paysan individuellement qui en est le propriétaire mais bien l'organisation collective, la commune, le village, qu'on appelle en Russie, le « Mir ». Il s'ensuit que le paysan aussitôt qu'il manque de terres se tourne d'une façon toute naturelle vers l'Etat et lui demande, en quelque sorte, qu'on recommence en 1906 le geste qui a été accompli en 1861 ; et qu'ensuite comme il n'est pas le maître de ses terres, il conçoit comme une chose toute

naturelle, légitime, l'expropriation faite aux dépens de quelques particuliers. L'homme qui dans le parti K D s'était fait une spécialité de la question agraire, l'homme qui fut l'auteur d'un projet que le parti soutint, c'était le député professeur israélite de Moscou Hertzenstein. J'ai causé très souvent et très longuement avec lui, et non seulement j'ai connu son projet par les journaux et par les livres, mais encore plus par les exposés oraux qu'il m'en a fait lui-même. Ce projet n'était pas du tout, comme on l'a fait croire à une partie de notre pays, le plan d'un insensé ou d'un spoliateur. Il était parfaitement raisonné, extrêmement étudié et surtout parfaitement réalisable. Hertzenstein, avant d'être professeur, avait été pendant 15 ans directeur d'une banque agraire. Les banques agraires sont des banques chargées de procurer des capitaux aux propriétaires endettés. Il connaissait donc la question agraire, non seulement dans son principe mais encore et surtout dans les détails pratiques, et c'est à faire une chose pratique qu'il avait avant tout visé. Le projet Hertzenstein, qui était le projet du parti K D et de la Douma, consistait en ceci : « Les moujiks, disait M. Hertzenstein, n'ont pas assez de terres pour vivre (cela n'est pas une chose qu'il invente, tout le monde le sait en Russie, tout le monde, aussi bien les réactionnaires que les révolutionnaires). Bien avant la venue de M. Hertzenstein, des publications officielles, depuis dix ou quinze ans, ont toutes mis en lumière de façon saisissante, l'insuffisance des terres concédées aux paysans. En effet, en 1861, lorsqu'on accorda à chaque paysan quelques hectares de terre, on lui en accorda trop peu, et comme depuis lors le nombre des paysans s'est accru (dans certaines parties de l'empire il a presque doublé) cette insuffisance est devenue bien plus grande. Donc, disait M. Hertzenstein, il faut de toute façon leur en donner davantage. Pour les avoir il faut les prendre où elles sont. Les terres qui appar-

tiennent au Gouvernement au nord de la Russie, sont presque toutes impropres à la culture; toutes ces terres consistent en marécages. Les terres appartenant aux apanages sont en nombre extrêmement réduit et enfin il n'y a pas en Russie comme en France en 1789, les terres du clergé, pour la raison bien simple que le Russe, encore qu'il soit passablement dévot, qu'il couvre d'or les mille clochers de ses églises, n'a pas attendu 1906 pour prendre les terres des ecclésiastiques. Ce n'est pas la révolution qui a fait cela mais la grande impératrice Catherine II. Le clergé en Russie ne possède que très peu de terres et il n'a pas le droit d'en posséder. Restent donc les propriétés privées propres à la culture. Elles sont en Russie au nombre de 45 millions d'hectares ; M. Hertzenstein et le parti K D proposent de prendre sur ces 45 millions d'hectares à peu près la moitié, soit de 20 à 22 millions, avec les plus grandes précautions, c'est-à-dire en laissant de côté les petits propriétaires, et par petits propriétaires on entend ceux qui ont de 100 à 150 hectares. On laissait également de côté les propriétés qui avaient quelque connexion avec une industrie quelconque ; un betteravier par exemple, cultivant ses terres pour avoir les betteraves et alimentant lui-même ses usines des produits de sa propriété, ceci afin de ne pas arrêter l'usine. Les précautions les plus minutieuses étaient prévues par le projet. On ne prenait en général que les propriétés appartenant à des gens qui louaient leurs fermes aux paysans. On proposait d'accorder une indemnité juste et légitime aux propriétaires dépouillés. Cette indemnité devait être calculée d'après une méthode déterminée pour tout l'empire et en faisant subir une dépréciation au prix réel. Il faut bien le dire, cela paraît un peu injuste; si une propriété vaut 100.000 roubles et qu'elle soit achetée pour 80.000 roubles au propriétaire, c'est toujours 20.000 roubles qu'on lui prend, Mais, le prix des propriétés en Russie, par suite de la pé-

nurie des terres, de la misère absolue des paysans, a augmenté d'une façon anormale. La publication officielle elle-même en fait foi. Il y a une institution officielle en Russie, que les Tzars ont développée, qui date de 25 ou 30 ans et qui s'appelle la Banque des paysans. Cette banque a été faite, à l'origine, pour permettre aux assemblées de paysans d'acquérir en certains endroits certaines terres et pour leur accorder les fonds nécessaires à cette acquisition. C'est une chose excellente en principe, mais dans la pratique les conséquences ont été les suivantes : Les paysans aussitôt qu'on leur a donné les moyens d'acquérir, poussés par le dénûment de terres, se sont rués vers les achats et naturellement, comme les acheteurs étaient extrêmement nombreux, la conséquence a été que les vendeurs ont augmenté leur prix ; l'hectare de terre qui était vendu par la Banque des paysans en 1885, 50 roubles, a été vendu 3 ans plus tard 60 roubles, 3 ans après 70 roubles, puis 80 et 90 roubles ; bref en ces 25 dernières années le prix a presque doublé.

L'auteur du projet K D disait que cette augmentation n'était pas légitime, naturelle, mais artificielle, et qu'il était juste de lui faire subir une petite diminution. Ce n'est pas seulement en Russie que l'on agit ainsi ; en Irlande, lorsque les problèmes agraires ont été posés, on a opéré une réduction sur l'indemnité accordée aux landlors. Il proposait une diminution de 20 à 25 %. Tel a été le projet qui a été si décrié en France par des gens ignorants ou de mauvaise foi, et qu'on a représenté comme un projet de pure spoliation.

Pour étudier la question agraire d'une façon plus vivante, comme les discours de la Douma se multipliaient — car ce n'est pas en France seulement qu'on prononce beaucoup de discours — je décidai de quitter Saint-Pétersbourg et m'en aller vivre au milieu des paysans, afin de voir d'une façon réelle, concrète, en quoi consistait cette question.

J'avais lu cela dans de gros livres, mais les plus gros et les plus précis sont encore extrêmement loin de la vie. Je partis donc avec un homme extrêmement instruit, un des orateurs les plus influents, M. de Roberty, très connu en France. C'est dans sa propriété que je procédai à cette enquête sur la question agraire. C'est une chose très curieuse, excessivement intéressante, que d'étudier la formation de ces cellules vivantes, ces communautés paysannes qui s'appellent le Mir. Pour le Français c'est une chose presque stupéfiante. La première fois que j'arrivai dans un village du gouvernement de Twer, nous trouvâmes les paysans assemblés sur la place et en train de discuter. Au milieu d'eux un homme à grande barbe, de physionomie assez avenante, le staroste, l'ancien, le chef élu de la communauté. Tous les trois ans la communauté élit son maire. Les fonctions sont extrêmement peu recherchées, autrefois le maire n'avait qu'un avantage, celui de ne pas être fouetté publiquement, depuis ce privilège s'est étendu à tous, il n'y a pas d'autre avantage, de sorte que maintenant ces fonctions lui sont plutôt imposées par la communauté. Nous nous approchons, les paysans assemblés là étaient en train de discuter pour savoir s'il convenait d'acheter de l'avoine pour les semences d'automne. Tous les actes qui intéressent ainsi la communauté sont résolus non pas par un acte libre de chacun des membres, mais par une délibération collective de la communauté. Tous les 5, 8, ou 10 ans, toutes les terres de la commune qui appartiennent aux paysans sont mises au sort et distribuées de nouveau. Tous les paysans s'assemblent, on forme les lots en ayant soin de les faire aussi égaux que possible et alors on tire au sort. Chaque paysan reçoit son lot. Par conséquent la terre que pendant 5, 8 ou 10 ans il a travaillée, passe dans les mains d'un autre et lui-même prend celle qu'un autre a occupée. La première conséquence est que pendant les 3 ou 4 années qui précédent le tirage

au sort des terres,on la travaille beaucoup moins, on ne la fume presque pas parcequ'on sait qu'elle passera dans d'autres mains. Une autre conséquence déplorable c'est que, comme la terre appartient à la communauté, les travaux ne sont pas libres, on ne peut pas comme en France, semer, moissonner, labourer à son gré : on ne peut le faire que lorsque la communauté a décidé qu'on sèmerait, moissonnerait, labourerait. Pour cela on divise les champs en de longues bandes étroites, de 3 ou 4 mètres de large et chacune de ces bandes est attribuée à un paysan : c'est là sa part.

Cette part étroite, le paysan la cultive individuellement, maisen dépit du collectivisme,le sentiment individualiste qui est si fort et que rien ne peut étouffer, subsiste, on en voit la preuve, car il se garde bien de cultiver les bords de sa bande avec autant de soin qu'il met à cultiver le milieu de celle-ci ; il fume le milieu, mais pas les bords. Sur une bande de quatre mètres, il y a jusqu'à 0 m. 50, parfois un mètre de perdu,c'est une bande où il ne pousse rien,et ceci vous représente l'individualisme persistant au cœur du paysan Un des autres inconvénients c'est que laculture ne dépend pas individuellement de chaque paysan, mais de la communauté paysanne; la communauté par cela même, se voue à la routine. Par exemple, dans le pays où j'ai été, on cultivait encore par le système de trois assolements, c'est-à-dire qu'on perdait une année sur quatre, la terre n'étant pas cultivée la quatrième année afin qu'elle pût se reposer. Depuis longtemps, les écrivains agricoles russes avait crié sur les toits que c'était là un système très mauvais,mais les paysans ne voulaient pas se laisser convaincre et, si quelques-uns avaient voulu suivre la méthode indiquée et imposer leurs volontés à la communauté, ils n'auraient pu se faire écouter. On voit toutes les conséquences de ce système,qui est pour une grande part la cause de la

misère qui étreint si durement le paysan russe. Elle ne vient donc pas absolument du manque de terres, mais de la façon absolument barbare, rudimentaire dont ils cultivent celles qu'ils ont. Le remède à la question agraire est, non pas seulement dans une distribution de terres nouvelles mais dans une refonte de l'organisation de la propriété communale.

En même temps que la question agraire, se posa une question très importante en Russie, qui était celle de l'abolition de la peine de mort. Elle fut votée par la Douma dès la première séance ; mais comme les votes de la Douma n'avaient aucune sanction, le ministère refusa de discuter la question ; elle revint un mois plus tard. Dans l'intervalle, le général Pavlosk, procureur général du ministère de la guerre, avait fait exécuter trente ou quarante condamnés, pour bien montrer de quelle manière il entendait obéir aux injonctions de la Douma. Ce fut une des séances les plus violentes. Dès que le général parut à la tribune il fut immédiatement hué, les vociférations éclatèrent; on le traita de bourreau, d'assassin, et il dut s'en aller sous les clameurs déchainées des membres de la Douma. Le fossé allait sans cesse s'élargissant entre la Douma et le Gouvernement Dans les sphères de la Cour, c'est-à-dire dans la coterie toute-puissante qui entourait l'empereur, on était de plus en plus furieux contre la Douma et, alors qu'en France et en Angleterre, on s'attendait à la formation d'un ministère K D, à Saint-Pétersbourg on ne cherchait que le moyen d'étrangler la Douma. Il faut bien savoir, en effet, que l'empereur, cet autocrate qu'on représente toujours comme capable par sa seule volonté de changer les destinées de la Russie, cet empereur n'est ni libre ni maitre même de lui-même. L'empereur en effet, et c'est là la conception ultime des hauts courtisans et hauts fonctionnaires qui l'entourent, est sacré tant qu'il

sert leurs privilèges et tant qu'il défend leur intérêts; mais le jour où il paraîtrait que soit par faiblesse ou par bienveillance excessives, il serait moins capable de défendre ces intérêts et de soutenir ces privilèges, ce jour-là, l'histoire le montre, l'empereur n'est ni sacré, ni intangible, et on n'a qu'à se reporter un peu dans le passé, on n'a qu'à suivre la liste des empereurs pour voir que, assez souvent, lorsqu'il est entré en conflit avec eux, ce n'est pas lui qui eût le dernier mot; on l'a fait disparaître d'une façon extrêmement rapide. Paul Ier, pour avoir voulu prussianiser les officiers russes qui l'entouraient, pour avoir voulu leur imposer le pas de parade et les uniformes prussiens, toutes sortes d'imaginations folles qui sortaient de son cerveau, fut purement et simplement assassiné par eux. J'ai entendu même de mes propres oreilles, ce printemps, dans un salon de Saint-Pétersbourg, une dame, une très grande dame de la cour, dire : « Si l'empereur continue à être ainsi, aussi faible qu'il est, nous n'aurons qu'une chose à faire, c'est de l'assassiner. » Ce sont des paroles que j'ai, le jour même, exactement transcrites. Par conséquent, l'empereur n'est pas maître comme on le croit partout. En France, on escomptait la formation de ce ministère; mais en Russie, nul absolument dans les cercles influents ne pensait à cela, les hauts fonctionnaires ne voulaient absolument rien concéder à la Douma. Il ne manquait que l'occasion, on la cherchait. On le vit bien quand la Douma décida de voter son projet agraire. Le Gouvernement en présence de ce projet fit connaître le sien à lui, qui était un refus pur et simple d'admettre les prétentions du parti K D. D'après le projet du Gouvernement, les paysans devaient se contenter des quelques terres que donnerait la Couronne. Le conflit était donc absolu entre les deux théories. Les membres de la Douma résolurent alors de porter cela à la connaissance du pays afin de le faire juge et de montrer aux paysans de

quel côté étaient leurs amis réels, leurs vrais défenseurs. Lorsque cette décision fut prise, le Gouvernement de M. Gorenikine vit là immédiatement le prétexte qu'il voulait ; il prétendit que la Douma sortait de ses attributions et qu'elle violait les lois fondamentales. La dissolution fut prononcée aussitôt. La Douma dissoute, la question se posait pour les députés K D et les députés travaillistes de savoir si l'on résisterait. Vous savez que la Douma se réunit le surlendemain à Viborg en Finlande. Cette réunion fut assez critiquée et elle fut imposée aux députés par leurs chefs, car beaucoup voulaient se réunir à Saint-Pétersbourg au risque de se faire emprisonner. A la majorité, ils décidèrent de recommander aux paysans, non pas la résistance active, mais une résistance passive, c'est-à-dire deux mesures : le refus de payer l'impôt et le refus d'envoyer des recrues. La première mesure, le refus de paiement de l'impôt ne met absolument le Gouvernement russe dans aucun embarras ; l'impôt est absolument différent de ce qu'il est chez nous. Le Gouvernement russe ne vit guère que de ses impôts indirects du monopole de l'alcool qui lui rapporte plus de 400 millions de roubles, c'est-à-dire plus d'un milliard de francs. Il est donc alimenté par l'ivrognerie publique, de sorte que, lorsqu'on refuse de payer l'impôt direct, cela n'atteint pas du tout le Gouvernement. La deuxième mesure, recommandée par la Douma, si elle était exécutée, mettrait le Gouvernement dans un grand embarras. Mais tout fait croire qu'elle ne le sera pas; le paysan envoie la majeure partie des recrues et il est facile de faire marcher les paysans, extrêmement dispersés, disséminés, ne pouvant guère entrer en contact avec les autres et organiser une résistance vraiment efficace.

Donc, ce à quoi nous assistons, c'est à un temps d'arrêt bien marqué. On croit pouvoir s'en rendre compte, il y a un léger mouvement de réaction et, pour le peuple français,

toujours amoureux des choses rapides, toujours accoutumé à juger la révolution des autres par l'analogie de la sienne, pour ce peuple qui a été façonné en quelque sorte par certaines règles, qui désire que tout marche comme une représentation classique, avec les règles des trois unités, où le spectateur à 8 h. 1/2 prend sa place et à 11 h. 1/2 regagne son chez lui après la pièce jouée ; pour ce peuple la révolution russe paraît extrêmement étrange, décevante même. Tantôt il s'imagine que tout va se produire, éclater, les choses en prennent l'apparence et, brusquement, il y a un temps d'arrêt. Il finit par ne plus rien comprendre et même par s'en désintéresser complètement. Il faut bien savoir que le Russe est placé dans des conditions tout à fait différentes. Les transformations de ce pays doivent être absolument différentes de celles qui se sont produites chez nous. Tout ce qu'on peut dire, en se gardant des pronostics très dangereux, c'est que les choses ne peuvent pas rester en Russie telles qu'elles étaient. La Russie, depuis un an, a changé énormément et tout fait prévoir qu'elle évoluera encore davantage. Tout ce qui, dans le pays, a quelque valeur intellectuelle et morale : professeurs, avocats, étudiants, la plus grande partie de la noblesse et quelques paysans qui sont éveillés à la vie consciente, tous ces gens-là veulent une transformation dans le régime, abject d'ailleurs, de leur pays. Cette transformation, malgré les soubresauts, et certains temps d'arrêt, il est certain qu'ils l'obtiendront. La vieille et sainte Russie autocratique est en train de mourir, elle meurt sans doute d'une façon lente elle a la vie dure, elle se défend comme une bête aux abois, mais elle meurt, et il n'y a aucune force au monde qui soit capable de la ressusciter.

RAYMOND RECOULY

LES PÊCHERIES
de la
Côte Occidentale d'Afrique [1]

MESDAMES, MESSIEURS,

Comme vient de vous le dire M. le président, je devais déjà l'année dernière venir m'entretenir avec vous de cette question qui m'intéresse, je dirai même me passionne : celle des pêcheries de la Côte occidentale d'Afrique. Si je n'ai pu, à cette époque, tenir ma promesse, c'est parce que j'ai été brusquement rappelé en Afrique occidentale par un câblogramme du Gouverneur général. Je devais dans ce nouveau voyage m'occuper de régler, d'une façon plus précise, la question des installations dans la presqu'île du Cap Blanc. Je vais vous en reparler tout à l'heure.

Je dois donc remercier la Société de Géographie Commerciale du Havre d'avoir bien voulu me permettre de me rattraper cette année, de payer ma dette de l'année dernière et de vous exposer très brièvement l'état actuel de la question des pêcheries de la Côte occidentale d'Afrique ; mais, comme M. le président vient également de vous le dire, et comme je le lui ai promis, je me garderai bien d'entrer ici dans les détails techniques que je réserve pour d'autres milieux. Nous allons parcourir ensemble, si vous le voulez bien, quelques-uns des pays que j'ai visités, en grande partie en mer, et en partie

---

1 Conférence faite le 18 novembre 1905, devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

sur terre. Je vous parlerai aussi de leurs habitants et de leurs mœurs. Nous étudierons les ressources de ces pays, très faibles sur terre, beaucoup plus considérables en mer. Nous verrons ensuite à dégager de l'ensemble de cette exposition que l'avenir semble réservé à l'exploitation méthodique et rationnelle des pêcheries de la Côte occidentale d'Afrique.

Mais avant de vous parler du pays, il faut que je vous dise où il se trouve et que nous fassions un peu de géographie.

Le cap Blanc, qui va nous servir de point de départ, est situé environ à moitié route de Dakar aux îles Canaries. Je n'ai pas de carte pour vous montrer l'ensemble ; j'ai grossièrement et rapidement dessiné une partie de la côte qui va, tout spécialement, nous intéresser ce soir ; mais, pour fixer les idées, rappelez-vous simplement que du cap Blanc aux îles Canaries, à Las Palmas, si vous voulez, il y a environ 800 kilomètres en ligne droite, à peu près la distance qui sépare le cap Blanc de Dakar, et cette côte, qui forme la limite occidentale de la Mauritanie saharienne, égale à peu près la longueur des côtes françaises comprises entre le cap Finistère et l'embouchure de la Bidassoa.

Le cap Blanc est l'extrémité d'une presqu'île qui va rejoindre dans le nord le continent, la côte saharienne, et qui se termine, à sa partie inférieure méridionale, presque en pointe. En effet, l'extrémité du cap Blanc n'a environ que 500 mètres de large. Cette presqu'île est en grande partie rocheuse, elle est formée surtout par des grès et les falaises qui la bordent du côté du large, sont relativement abruptes. Il en est de même, du reste, de celles qui viennent border, à l'Est de la presqu'île, le rivage de la baie du Lévrier. La partie qui s'étend du cap Blanc à cette petite baie que vous voyez ici et qui va devenir intéressante, la baie de Cansado, est uniquement formée de falaises dont les plus élevées n'ont environ que 30 mètres de haut, et celles qui

sont vers la pointe de Cansado n'ont que 10 à 12 mètres. C'est une baie merveilleuse avec des fonds permettant l'accès des plus grands bateaux; puis, la côte s'abaisse de plus en plus, elle présente une seconde baie, la baie de l'Etoile, et enfin, à la partie terminale triangulaire, la baie de l'Archimède.

Toutes ces baies sont contenues dans un golfe beaucoup plus considérable qui a environ 40 kilomètres de large sur 45 kilomètres de profondeur, et qui constitue la baie du Lévrier.

Si nous suivons le rivage oriental de la baie du Lévrier, nous remarquons qu'il est uniquement formé par des sables, et ces sables sont d'une aridité extrême. Aussi loin que la vue s'étend, jusqu'à 50 et 60 kilomètres de la côte, on n'aperçoit absolument rien qu'une plaine sablonneuse avec quelques dunes un peu élevées et où poussent de rares ajoncs, quelques tamarins rabougris, et, de temps en temps, une graminée que l'on rencontre par ci par là, disséminée dans la plaine. En somme l'aridité la plus absolue et je dirai même la plus effrayante. Cette plaine se termine à la partie méridionale par le cap d'Arguin. Là se trouve une baie qui, au point de vue historique, est beaucoup plus connue que le cap Blanc, c'est la baie d'Arguin. Vous savez que l'île de ce nom a été disputée tour à tour par les Portugais, les Hollandais, les Anglais, les Français, etc., et que finalement elle est notre propriété d'une façon absolument indiscutable

L'île d'Arguin contient deux citernes qui furent autrefois édifiées par les Hollandais et qui aujourd'hui contiennent, au moins l'une, encore de l'eau douce. Autrefois cette île d'Arguin était complètement séparée du continent et, comme les Maures n'ont pas de bateaux, la dernière installation, qui remonte à 1882, avait été faite précisément dans le but de mettre les industriels à l'abri des Maures pillards. Au-

jourd'hui il ne pourrait plus en être ainsi. Elle a été abandonnée au point de vue de l'exploitation commerciale et reprise par les Maures, qui s'y sont installés en maitres. L'ile est entourée de sables et aujourd'hui dans certaines parties, elle communique, à marée basse, directement avec le continent. Les tribus de pêcheurs maures se sont fixées sur l'ile, à cause de la citerne qui leur est extrêmement utile dans un pays où l'eau douce est toujours rare et, par conséquent, précieuse.

Au Sud, on trouve un nouveau groupe d'iles au nombre de trois ou quatre qui sont aujourd hui, comme l'ile d'Arguin, en communication directe avec le continent à marée basse. Toute la partie terrestre correspondante forme une région parsemée de collines orientées, en général, de l'est à l'ouest où l'on trouve de très abondants paturages, contrairement à ce que nous avons vu dans la région du Souehel-el-Abiod.

La vaste baie comprise entre le cap Sainte-Anne et le cap Mirik est fermée du côté de l'ouest par ce qu'on appelle le banc d'Arguin.

Qu'est-ce que le banc d'Arguin, en réalité ? Le banc d'Arguin est un haut fond de sable sur lequel aucun navigateur prudent ne doit s'engager, et où sont relevés des fonds extrêmement variables et fort dangereux. Tout dernièrement encore, un chalutier est venu talonner l'accore du banc dans sa partie septentrionale. Ce banc d'Arguin, vous le savez, est célèbre par le naufrage de la *Méduse*. On a beaucoup parlé de lui au sujet des pêcheries, et je me suis toujours élevé contre l'assimilation fausse qu'on a voulu faire entre le banc d'Arguin et les bancs de Terre-Neuve. Il n'y a, en effet, entre les deux aucune espèce d'assimilation.

Sur le banc de Terre-Neuve, vous le savez tous, ici plus qu'ailleurs, on pêche effectivement un grand nombre de

poissons. Sur le banc d'Arguin, on ne pêche pas du tout pour la bonne raison qu'aucun bateau ne s'y risque Les Canariens eux-mêmes, avec leurs petits bateaux de pêche, les lanches, ne viennent sur le banc d'Arguin que d'une façon extrêmement rare, et quand ils y viennent c'est uniquement pour pêcher des poissons de surface, le poisson de fond y faisant défaut. Entre le banc d'Arguin et le banc de Terre-Neuve, il n'y a donc aucune espèce d'assimilation à faire. Sur ces derniers, où la profondeur est suffisante, l'on pêche un grand nombre de poissons, et sur le banc d'Arguin on n'en pêche pas du tout. Toutes les captures sont faites, non pas sur le banc d'Arguin, mais au nord, à l'ouest et au sud-ouest. Ces régions sont extrêmement poissonneuses et il est curieux de voir, dans ce pays, l'aridité effrayante du sol contraster ainsi d'une façon aussi considérable avec la fertilité des eaux. Si nous revenons maintenant à la côte que nous avons abandonnée au cap Mirik, nous trouverons jusqu'à Nouakchott, une ligne presque droite, encore mal connue de la façon précise que réclament les marins, mais suffisamment pour pouvoir dire que cette côte est à peu près droite et qu'elle ne présente aucune espèce de port véritable ; le seul port qu'on rencontre, à partir de la baie du Lévrier et en allant vers le Sud, est celui de Dakar.

Maintenant que je vous ai dit un mot de la côte, voyons ce que sont les habitants. Le pays, qui est ainsi limité à l'Ouest, porte le nom de Mauritanie, du nom primitif de « Maurétanie » ce qui veut dire « pays habité par les Maures ». Ses frontières sont très indécises au Nord, excepté dans la région du cap Blanc, où la limite septentrionale est le Rio de Oro, possession espagnole. A l'Est la frontière est encore indécise entre la Mauritanie et la province de l'Afrique occidentale française, que l'on appelle le Haut-Sénégal et Niger. Enfin, au Sud, la Mauritanie est très nettement délimitée par le fleuve Sénégal,

Les Maures sont de race blanche,et c'est là ce qui fait qu'il est difficile d'y pénétrer.

Il existait autrefois au nord du fleuve Sénégal, des tribus autochtones qu'on appelait Zénagas, d'où le nom de Sénégal. Les Berbères, venus du nord, ont refoulé vers le sud sur les bordsdu fleuve Sénégal,ces autochtones et,peu à peu,se sont mélangés à eux ; comme ils ont fait souvent des incursions au sud du fleuve,ils en ont ramené chaque fois des captifs noirs. Il s'est produit ce qui est un fait courant entre les conquérants et les conquis, des mélanges de races qui ont donné lieu à des castes particulières dont je vais maintenant vous parler. Ce sont d'abord les guerriers. Les guerriers représentent la caste noble, qui se croirait déshonorée par le travail. Le guerrier ne connait que son fusil, et c'est du reste son seul instrument de travail ; c'est lui qui a conquis le pays,et c'est lui, par conséquent, qui commande en maître ; les autres, d'une façon générale, ne sont que ses tributaires ou ses vassaux et, parmi ces tributaires, ce sont les anciens possesseurs du pays, les Zénagas, précisément, qui ont été soumis par les Berbères et qui sont aujourd'hui entièrement sous leur domination.

Les tributaires ou Zénagas, paient une redevance annuelle aux guerriers,sous le fallacieux prétexte de se faire défendre par eux. Or tous ceux qui ont un peu voyagé dans ces régions, savent que la première façon de défendre consiste pour les guerriers à piller, de sorte que de temps en temps, ils viennent faire une razzia parmi les tributaires. La troisième caste, est celle des marabouts. C'est une classe très importante, surtout pour nous. En effet, les marabouts sont un peu tout, sauf guerriers. Ils sont d'abord prêtres et je vous prie de croire qu'il ne se font pas faute d'user de leur influence et du fanatisme des Maures pour les exciter et entretenir leur haine contre les blancs,contre les Européens, contre les Infidèles. Mais ils ne sont pas seulement pré-

tres, pasteurs des âmes; ils sont aussi pasteurs de troupeaux. C'est qu'en effet, les marabouts sont quelquefois fort riches ; il n'est pas rare de leur voir posséder de mille à deux mille, même huit à dix mille moutons. Or, pour les marabouts et les Maures en général, la fortune est représentée par le nombre de bêtes de leur troupeau. Ils sont aussi médecins, ce sont eux qui président aux mariages ; ils ont également la réputation de sorcellerie, fabriquent les gris-gris qui ont une importance capitale dans la vie des Maures, je dirai même des mahométans, d'une façon générale. Le gris-gris est tout simplement une sorte d'amulette qui est enfermée dans un sac plus ou moins propre et qui est représentée par un morceau de papier ou de parchemin où sont écrits quelques versets du Coran en caractères arabes. Le gris-gris est un talisman précieux pour les combattants ; c'est qu'en effet, il y a des gris-gris pour les balles, pour le couteau, pour les maladies. Le guerrier va au combat sans crainte, il se croit invulnérable. S'il meurt, c'est que le gris-gris était mauvais et l'on s'en prend au marabout. Il y a des marabouts qui ont une grande réputation et qui vendent leurs gris-gris fort cher, les Maures et les Noirs sont véritablement exploités par les marabouts qui leur font payer jusqu'à 50 ou 100 francs un morceau de corde ou de queue de vache. Ces gris-gris prennent une importance capitale aux yeux de ceux qui les achètent.

Le type maure de race pure n'est pas précisément séduisant. Il a la barbe et les cheveux en broussailles, la lèvre et la mâchoire supérieures, en général, un peu saillantes, les membres très grêles mais assez fortement musclés ; dans tous les cas, on ne croirait pas que dans un corps aussi grêle puissent résider tant d'agilité et de force. Ils sont extrêmement adroits, ils sont vêtus uniquement d'une guinée, c'est-à-dire d'un morceau d'étoffe bleue assez long pour les entourer complètement et former même parfois une sorte

de turban par dessus la tête. Mais ces hommes très maig. adorent les femmes grasses, et il arrive que l'idéal de beauté féminine pour un Maure, c'est précisément l'embon point exagéré de la femme. Il y a des tribus entières qu sont chargées de préparer les jeunes filles au mariage Pour cela on les enferme dans une case et on pratique su elles une sorte de gavage d'aliments lactés qui ressemble un peu à ce que dans certaines contrées du Midi de la France on fait subir aux oies, par exemple.

Elles acquièrent ainsi, au bout d'un certain temps, un embonpoint respectable qui les rend bonnes pour le mariage. Elles sont d'autant plus vite choisies qu'elles sont mieux arrivées à ce point particulier d'obésité. Les femmes sont comme les hommes, recouvertes d'une simple guinée qui fait aussi le tour de la tête et dont elles se couvrent immédiatement le visage lorsqu'elles aperçoivent un chrétien, un blanc d'une façon générale. J ai vu, chez les Maures, de très jolies femmes, assez rarement cependant ; mais il faudrait pour en être plus certain commencer pas leur faire prendre un bain. Le teint, je crois, pourrait être blanc chez quelques-unes s'il n'y avait pas sur la figure et tout le corps une épaisse couche de crasse mélangée à cette couleur bleue qui déteint de la guinée. Aussi appelle-t-on les hommes et les femmes, principalement les guerriers, les «hommes bleus» parce qu'ils ne se lavent pas souvent, je crois même jamais. La guinée déteint donc sur eux et elle est d'autant plus appréciée qu'elle déteint davantage.

Après les marabouts, viennent les captifs. Ici je dois faire remarquer qu'il ne faut pas confondre et prendre le mot de captif dans le sens précis où nous le prenons en Europe et chez les peuples civilisés. Chez les Maures, il y a deux sortes de captifs, les captifs de case et les captifs de traite. Le captif de case, fait pour ainsi dire partie de la famille, il est élevé, il vit avec le maitre, il ne peut pas être vendu et il n'est soumis qu'à des travaux

extrêmement légers : s'il a des enfants, ils sont élevés avec ceux du maître, il n'y a pour ainsi dire aucune espèce de différence.

Les captifs de traite, au contraire, rentrent plutôt dans la définition que nous en donnons. Ce sont ceux qui ont été faits prisonniers au moment des razzias, des guerres ou qui ont été achetés. Mais ces captifs de traite sont très rarement de race maure. Ils sont presque tous des types de race noire, surtout les femmes. Les captifs de traite peuvent être vendus pas leur maître ; ce sont eux qui le servent, et à qui sont dévolus les plus durs travaux, qui consistent surtout à faire de l'eau, du bois, à plier les tentes, à charger les chameaux. etc. Car il faut vous dire que le peuple Maure est formé de tribus éminemment nomades, sauf celles qui habitent quelques villes assez importantes du centre de la Mauritanie où l'on trouve véritablement des constructions stables, qui sont faites en général en bois et en boue. Partout ailleurs dans cet immense territoire aussi grand que la France, ils vivent à l'état nomade, qu'ils soient pasteurs ou guerriers. Ils s'abritent sous des tentes, généralement en guinée, quelquefois en peaux de bêtes, en cuir, bien entendu non tanné, ou d'autres fois en poil de chameau. Celles en poil de chameau sont beaucoup plus solides et plus étanches que les autres, au soleil comme à la pluie.

Les Maures sont pour leurs corréligionnaires et en général pour ceux de leur race, extrêmemnt hospitaliers ; ils le sont beaucoup moins pour nous, pour ceux de race blanche ; mais cependant, quand ils reçoivent, ils font de leur mieux, et je puis vous raconter l'histoire de notre passage sous la tente d'un chef maure.

C'était aux environs de Nouakchott, premier poste établi en Mauritanie sur la côte de l'Atlantique. Le Maure qui nous recevait, était le chef d'un village situé près de Nouakchott, et composé de quelques guerriers

quelques marabouts et un certain nombre de pêcheurs. Il nous invita un jour à prendre le thé sous sa tente ; nous nous rendîmes à son campement, car il ne faut pas refuser l'invitation d'un Maure quand on veut vivre en bons termes avec lui. Nous nous dirigeâmes donc vers sa tente à deux heures de l'après-midi, et par 40° environ de chaleur. En arrivant, nous nous aperçûmes qu'il avait fait de grands frais ; il avait étalé sur le sable un tapis d'Orient qui avait pu être beau puis, tout autour, des selles de chameau, des caisses à biscuits, des malles ornées de clous dorés, enfin tout ce qu'il avait pour que nous puissions nous asseoir. Les Maures s'asseyent par terre. La plus belle place, une malle superbe, était réservée au chef de la mission. Devant chacun de nous on avait placé des soucoupes en porcelaine remplies de dattes excellentes, de ces dattes renommées de l'Adrar. Elles nous parurent exquises mais un peu trop saupoudrées de sable. Pendant ce temps nous palabrions ensemble, nous lui disions que nous étions très heureux de son excellente réception, et lui faisions part de nos projets et le Chérif nous disait combien il serait heureux de nous voir rester près de lui. Le thé s'infusait dans une théière et on nous le servait ; il y avait 40 degrés dehors et nous étouffions littéralement sous la tente. Nous avions autour de nous 60 à 70 Maures au moins, et je ne sais ce qui avait attiré les mouches à l'intérieur, mais il en était entré des millions et nous étions tous occupés à les chasser vigoureusement avec nos mouchoirs, tout en admirant l'impassibilité de nos hôtes qui portaient autour des yeux, aux commissures des lèvres, partout enfin où il y avait un peu de muqueuse à nu, des centaines de mouches. Aucun d'eux ne bougeait. Vous devez facilement comprendre combien il nous tardait d'avoir pris le thé et d'avoir mangé quelques dattes pour aller respirer dehors et surtout nous débarrasser

des terribles diptères qui nous torturaient depuis plus d'une demi-heure !!!

Telle fut la réception du chérif...

Je vous ai parlé du poste de Nouakchott qui a été le premier installé sur ces côtes par le regretté Coppolani, alors commissaire du Gouvernement en Mauritanie,et qui, vous le savez, périt il y a bientôt deux ans d'une façon si tragique à Tidjikja. C'est dans les environs de Nouakchott, en pleine brousse, que j'ai vu à l'œuvre, pour la première fois, nos administrateurs et nos officiers. Eh ! bien, puisque l'occasion s'en présente, permettez-moi de vous dire qu'on ne connaît pas assez en France le rare mérite de nos administrateurs et de nos officiers coloniaux qui, dans un pays comme celui où il nous a été donné de vivre pendant quelque temps, où le péril est sans cesse renaissant, et où l'ennemi est d'autant plus dangereux qu'il reste presque toujours insaisissable, s'en vont portant toujours plus avant et tou'ours plus haut, je puis dire avec honneur, le drapeau de la France. Si l'on relève quelquefois parmi eux quelque défaillance, il ne faut pas que les erreurs, même les fautes de quelques-uns rejaillissent sur l'ensemble. Je puis affirmer que nous devons garder à notre corps colonial notre estime la plus profonde, car seuls ceux qui ont vu nos officiers à l'œuvre peuvent avoir le droit de parler.

Maintenant que je vous ai dit un mot rapide du pays et de ses habitants, il me reste à vous parler de ses ressources sur terre et sur mer. Nous aurons vite énuméré les premiers, car une fois que nous aurons parlé des troupeaux qui sont très intéressants évidemment puisqu'ils sont très nombreux ; quand nous aurons dit que l'on peut trouver dans cette région des dattes excellentes, comme celles dont je vous parlais tout à l'heure, des plumes d'autruche, un peu de poudre d'or,et puis peut-être quelque chose que nous

soupçonnons, mais dont nous ne connaissons par la quan tité, je veux parler des nitrates, nous aurons alors signalé croyons-nous, tout ce qu'on peut espérer tirer de ce pays aride et désert. Il n'en est pas de même des côtes qui le baignent. Il y a véritablement une exploitation intense à réaliser, car la richesse des eaux est extrême. Du reste ce que je vous dis là n'est pas une chose nouvelle ; il y a longtemps, il y a des siècles, que ces eaux sont exploitées industriellement, à la fois par les Noirs au sud, aux environs de Saint-Louis et de Dakar, par les Maures sur les rivages de la Mauritanie et au cap Blanc, et enfin par les Canariens sur toute la côte saharienne comprise entre le cap Juby, qui se trouve à peu près sur le parallèle des Canaries, et la pointe du cap Blanc. Je vais vous dire un mot des différents procédés de pêche employés par les indigènes.

Voyons d'abord au Sud, chez les Noirs. Il existe à Saint Louis du Sénégal un faubourg placé immédiatement en bordure de la mer qui s'appelle Guet-N'Dar, c'est son nom indigène. Ce faubourg est exclusivement habité par les Noirs de race Ouolof. Ils sont audacieux marins et excellents pêcheurs ; ce sont eux qui, actuellement, fournissent toute la capitale du Sénégal et une partie même des villes qui sont reliées par le chemin de fer de Saint-Louis à Dakar. Leurs moyens de pêche sont relativement rudimentaires, cependant ils ont des pirogues que je vous montrerai tout à l'heure ; ces pirogues sont très étroites, ce sont des barques à fond absolument plat, construites spécialement en vue de franchir ce qu'on appelle la « barre ». Cette barre consiste en ceci : la côte étant absolument plate, lorsque le vent souffle d'une façon normale, et surtout lorsque règne les vents d'ouest, la mer grossit brusquement et forme alors une forte lame qui se gonfle de plus en plus à la partie supérieure et vient s'écraser sur le fond, de façon à former

une sorte de rouleau parfois énorme et que l'on retrouve sur une grande partie de la côte. Tous ceux qui ont traversé la « barre » savent exactement à quoi s'en tenir ; j'avoue que pour ma part j'ai été souvent fort ennuyé, surtout quand il y avait un peu de mer et de vent d'ouest, parce que, chaque fois, la pirogue se remplissait. On prend un léger bain, et lorsque ce n'est pas un bain complet, on doit être content. . Je me rappelle que le chef piroguier à qui je m'en plaignais, lui disant qu'il ne nous faisait jamais traverser la barre sans nous faire mouiller, me répondit un jour « Tu n'as pas encore été chaviré avec la pirogue, Coppolani l'a été plusieurs fois lui, par conséquent tu n'as pas à te plaindre ».

Les pêcheurs de Guet N'Dar ont deux sortes de pirogues, les unes assez petites, pour pêcher le long du rivage, les autres beaucoup plus grandes, ou pirogues de mer avec lesquelles ils vont très loin. Ils sont très habiles à les manœuvrer. Ils pêchent à une certaine distance de la côte avec des lignes, c'est à-dire avec des cordes assez fortes à l'extrémité desquelles ils attachent un gros caillou qui sert de plomb et deux ou trois hameçons selon les poissons qu'ils se proposent de pêcher. Ils possèdent aussi quelquefois, un filet assez semblable à ce que nous appelons une « senne ». C'est une sorte de filet que l'on pose en arc de cercle et avec lequel on ramène à terre le poisson qui y a été enfermé. C'est ainsi qu'ils arrivent à pêcher une quantité de poissons à peu près suffisante pour alimenter le marché de Saint-Louis. Ceux de Dakar pêchent à peu près de la même façon, mais utilisent en outre, un engin spécial, un sac en filet qu'ils laissent tomber au fond avec un caillou ; ils le laissent couler au fond de l'eau largement ouvert, et ils ont une ficelle qui fait le tour de la partie phériphérique du sac, puis un appât au milieu qui est fixé a la ligne qu'ils tiennent à la main. Ils sentent à la ligne quand le poisson mord,

tirent sur la ficelle qui ferme le sac et prennent le poisson. Ils arrivent à en prendre ainsi une certaine quantité et ils sont parfois très adroits à ce genre d'exercice.

La préparation est excessivement simple pour les Noirs, elle consiste à ouvrir le poisson du côté ventral et à lui enlever tout l'intérieur, de façon à en faire un poisson plat. Ils le mettent ensuite au soleil, le font sécher et le mangent ainsi ou bien mélangé avec le couscous. Ils le font encore bouillir avec du riz ou du mil, et lorsqu'il est un peu avarié cela ne leur fait pas peur, l'odeur donne un goût particulier au couscous ou au riz, qui est généralement fade, et c'est extrêmement apprécié.

Pour les Maures, la pêche est encore bien plus rudimentaire. Ces indigènes, en effet, ne possèdent pas de bateaux, et ils pêchent quelquefois avec des sortes de lignes à la main comme celles dont je vous parlais tout à l'heure pour les Noirs ; mais plus souvent à l'aide d'un filet à mailles ressemblant un peu à la senne des Noirs mais dont ils se servent d'une façon tout à fait différente. Au lieu de prendre le filet par un bout, de le trainer au large et de le ramener à terre avec le poisson enfermé, ils placent leur filet sur une barre de bois qui a à peu près deux mètres de long. L'homme est généralement nu et il attend ; lorsque le banc de mulets est signalé, il se met à l'eau, quelquefois jusqu'au cou et il porte devant lui le filet qui pend de chaque côté. sur le bâton, puis il le ferme avec la main et les mulets se prennent dans les mailles. Quand son filet est garni, il revient tranquillement à terre. Au lieu de prendre trois ou quatre tonnes de poisson, il en prend 50 ou 60 kilos, cela lui suffit. Il prépare le mulet exactement comme les Noirs, en le faisant sécher au soleil. Les Maures pêchent pour eux d'abord, pour leur nourriture, puis quand ils ont trop de poissons, il les font sécher et les logent dans des sacs spéciaux fabriqués avec une plante textile de la région,

les femmes sont chargées de l'emporter au loin sur le passage des caravanes. Ils échangent le poisson contre des pièces de guinée, du riz, du mil, etc. C'est la pêche qui constitue à peu près leur seul moyen d'existence.

Les Canariens ne s'aventurent jamais au sud, au delà du cap Blanc. Lorsque vous parlez à un Canarien du banc d'Arguin, il ne sait pas ce que vous voulez dire. Leur géographie ne dépasse pas cette pointe du cap Blanc et c'est même assez rarement qu'ils pénètrent dans la baie du Levrier où cependant ils ont le droit de pêche, d'après le traité de Orio du 27 juin 1900.

Les Canariens peuvent donc pêcher sur toute la côte comprise entre le parallèle des Canaries et le cap Blanc, soit environ sur 800 kilomètres. Leurs procédés de pêche, sans être évidemment aussi perfectionnés que ceux de nos pêcheurs européens, sont beaucoup plus développés et beaucoup mieux compris que ceux des Noirs et des Maures. Ils ont en effet, d'excellents bateaux, de deux espèces. Les uns d'un tonnage variant de 40 à 50 et même 60 tonnes, sont des goëlettes, de très jolies petites goëlettes, qui viennent de Las Palmas en trois ou quatre jours. Sur ces bateaux, qui sont montés par un équipage de 20 à 26 et 27 hommes, on trouve parfois des enfants de 7 à 10 ans. Ils ont d'autres barques beaucoup plus petites qui ressemblent un peu à nos chaloupes de pêche de la Manche et de l'Océan et qu'on appelle « lanches ». Ce sont d'excellents petits bateaux dont ils se servent pour augmenter la production de la goëlette et surtout pour capturer le poisson de surface qui est employé à amorcer les lignes de fond. La goëlette part de Las Palmas, avec deux lanches à son bord; aussitôt qu'elle arrive sur les lieux de pêche, aux environs du cap Blanc, elle met ses deux lanches à l'eau et ces barques ne sont plus hissées à bord jusqu'au moment du départ. Les lanches ont chacune un patron avec trois ou quatre hommes,

elles partent de leur côté et vont pêcher un poisson de surface qui est généralement assez voisin de notre maquereau. Ils capturent ce poisson avec des hameçons sans crochet et la pêche qu'ils font est extrêmement curieuse. L'hameçon se monte sur un fil de laiton qui est lui-même fixé à une tige de bois; cet hameçon à une forme spéciale que je vous montrerai tout à l'heure. Le poisson croit qu'il voit un appât et se précipite sur l'hameçon ; alors le pêcheur le ferre d'un coup brusque et le jette dans la lanche. Il se fait quelquefois des pêches très considérables de ce'poisson de surface Quand les pêcheurs en ont une quantité suffisante ils rentrent à la goëlette. Les lanches partent chacune de leur côté pour se livrer à cette pêche et se retrouvent, en général le soir, un peu au nord du cap Blanc, dans la baie de l'Ouest.

Je ne veux pas insister ici sur les diverses espèces de poissons capturés dont je vous montrerai des photographies tout à l'heure, ce sont des formes auxquelles on n'est guère habitué dans la Manche. Ils sont tués à coups de maillet aussitôt capturés et ouverts par la face dorsale ; on enlève les intestins et on les vide d'une façon complète, ensuite on les sale sommairement dans la cale des bateaux. Lorsque la goëlette est pleine, ou à peu près, ce qui demande quelquefois un mois et demi ou deux mois, elle rentre à son port d'attache qui est soit Ténériffe, soit la Grande Canarie, soit Lazarette, etc. Ce sont les trois ports qui fournisent le plus grand nombre de goëlettes allant pêcher aux environs du cap Blanc. Lorsqu'on assiste au débarquement d'une de ces goëlettes canariennes, on est souvent incommodé par l'odeur qui s'en dégage. C'est qu'en effet, la façon dont les Canariens préparent le poisson est extrêmement défectueuse. Ils dépensent le moins de sel possible et, dans ces conditions, comme ils lavent à peine le poisson et qu'ils ne prennent aucune espèce de précaution, il arrive que celui-ci est sinon pourri, du moins suffisamment décomposé pour

exaler une odeur tout à fait caractéristique. Les autorités espagnoles, qui cependant ne sont pas très difficiles, font quelquefois jeter toute une cargaison à la mer. Ce poisson se vend, même légèrement faisandé, à Las Palmas, où on peut le voir sur le marché. Il est ensuite répandu dans les campagnes, et la pêche, dans ces conditions, est tellement rémunératrice que l'on considère que le propriétaire de la goëlette a entièrement amorti son capital, c'est-à-dire a payé sa goëlette, dans trois ou quatre ans

Depuis quelques années, 4 ou 5 ans au plus, les Canariens et surtout quelques armateurs de Las Palmas se sont avisés d'introduire sur le marché du poisson vivant. Pour cela ils emploient un appareil tout à fait spécial, une nasse particulière qui a à peu près 1m. 50 de diamètre; ils mouillent cette nasse le long de leur goëlette, à une profondeur variable suivant la nature du fond, en général à 1m. ou 1m.50 environ de celui-ci. Le poisson qui pénètre dans la nasse ne peut plus en sortir, et au bout d'une heure ou deux on relève la nasse qui ordinairement, est pleine de poissons. Ils ont fait construire des goëlettes dont toute la partie centrale est transformée en un vivier en communication directe avec l'eau de mer; mais dans le vivier du bord le poisson flotterait à la surface, parce que venant d'une profondeur de 45, 50, parfois même 60 mètres, c'est-à-dire par quatre ou cinq atmosphères de pression, dès qu'il est amené à la surface leur vessie natatoire se dilate et gonfle l'abdomen. Le poisson surnage alors comme une outre, ce qui l'empêche de s'enfoncer. Les pêcheurs ont alors trouvé un moyen ingénieux de tourner la difficulté, ils fabriquent un petit instrument que les médecins appelleraient un troquart et qu'ils nomment la « pica »; c'est en réalité un troquart un peu gros. Il est formé d'un tube de cuivre taillé en biseau à l'une de ses extrémités bien aiguisée et emmanché de l'autre dans un morceau de bois, de façon

à ce qu'on puisse le tenir à la main. Le tube est ouvert aux deux extrémités et chaque fois qu'un poisson a été pris, les enfants le prennent sur le pont et lui perforent la paroi abdominale afin de mettre la vessie natatoire en communication directe avec l'extérieur; la pression redevient alors normale et le poisson peut s'enfoncer dans l'eau. C'est une espèce d'opération chirurgicale qu'ils pratiquent ainsi. Les Canariens apportent à Las Palmas non seulement du poisson vivant, mais aussi des langoustes, car il faut vous dire qu'il y a en certains points de la côte des langoustes en quantités considérable.Ces langoustes sont tout simplement pêchées à la ligne, cela paraît assez bizarre, c'est cependant la vérité.La pêche à la langouste se fait de la façon suivante: Les pêcheurs attachent à l'extrêmité d'une ligne un poisson où plutôt un demi-poisson dans lequel ils ont pratiqué des trous avec un couteau ; ce poisson doit dégager une odeur particulière pour mieux attirer les langoustes. Celles-ci viennent s'accrocher au poisson, ce que l'on sent très bien à la main; alors,les pêcheurs soulèvent petit à petit le poisson et les langoustes qui y sont accrochées et ramènent le tout à la surface. Ils en prennent chaque fois jusqu'à 4 ou 5, parfois même 8 ou 10. Ces langoustes sont mises dans le vivier du bord, et c'est ainsi qu'à Las Palmas on peut se procurer dans la saison, c'est-à dire du mois de mai au mois de juillet, des langoustes vivantes autant qu'on en a besoin et à des prix relativement très modérés. Les pêcheurs Canariens qui n'ont pas de vivier ne font pas grand cas de la langouste, car il ne leur est pas possible de la transporter,et comme ils n'apprécient pas beaucoup la chair de ce crustacé,ils s'en servent pour amorcer les lignes destinées à la pêche des squales, des petits requins. Ils sont beaucoup plus friands des requins que de la langouste, parce que, après avoir dépouillé ces poissons de leur peau, ils coupent la chair en lanières, la font sécher sur les goë-

lettes et s'en servent pour leur nourriture particulière. Les petites langoustes se vendent en général de 0 fr. 80 à un franc, c'est-à-dire une peseta, à Las Palmas. Vous voyez donc que la pèche est pratiquée dans ces régions, avec une certaine intensité par les Canariens qui viennent sur la côte, jusqu'au cap Blanc, depuis des siècles, et je dois dire que l'on ne voit pas sans quelque méfiance, notre installation dans la presqu'île. On a peur peut être que nos chalutiers ne fassent du tort aux pêcheurs Canariens ; cela se pourrait fort bien. Il y a en effet, beaucoup à faire par les procédés modernes de pêche dans ces régions et cette pêche moderne doit être pratiquée à l'aide d'engins perfectionnés et de grands chalutiers à vapeur,à perche ou à plateaux. Les chalutiers à plateaux, serviront à capturer ce que l'on pourrait appeler du poisson volant ; celui-ci tranché,salé et séché constituera une sorte de morue.Quant aux chalutiers à perche qui râclent le fond plus fortement, ils serviront à capturer une quantité considérable de poissons fins, je veux parler en particulier des soles. Il nous est arrivé de prendre avec un petit chalut de 10 mètres, plus de 500 soles en une heure et d'un seul coup de chalut. Il y en avait qui atteignaient 0m50 ou 0m52 de long sur 20 à 23 centimètres de large. Vous voyez quel intérêt cette pêche peut présenter, non seulement au point de vue des conserves, mais aussi au point de vue de l'alimentation en poisson frais car je ne désespère pas de voir,avant bien longtemps,les soles mauritaniennes fraiches sur le marché français, comme on y a vu des langoustes vivantes du cap Blanc.

La pêche moderne,dans la région du banc d'Arguin,doit donc porter par conséquent sur le poisson volant, plus spécialement. On devra préparer ces poissons par le salage et le séchage et en faire un article genre morue qui trouvera des débouchés considérables en Espagne, en Portugal, peut-être même en France, et surtout en Afrique, sur la

côte occidentale, en très grande quantité. Puis viendra le poisson frais qui sera surtout représenté par des soles et des mulets qui se rencontrent par bancs extrêmement considérables. Ils nous est arrivé, avec une senne de 55 mètres, de prendre jusqu'à 4 tonnes de mulets dans une après-midi, et nous en avons perdu plus de la moitié. Il y a encore les langoustes vivantes, et je suis heureux de dire ici que c'est à un Havrais que nous devons d'avoir connu les langoustes vivantes sur le marché français. Il y a aussi les conserves que l'on pourrait obtenir, soit avec les filets de sole, soit avec le poisson migrateur, comme le thon et la sardine qui sont très abondants. Enfin les déchets, car je crois que dans l'exploitation des pêcheries de cette région, il ne faudra rien laisser perdre, les déchets dis-je, pourront être utilisés pour la fabrication d'un guano riche de 9 à 10 % d'azote et de 15 à 16 % d'acide phosphorique ; en somme un guano qui pourra se vendre de 100 à 120 francs la tonne. La question de la boëtte est aussi très intéressante, ainsi que celle de la colle, de l'huile, de l'huile de foie, etc., mais je passe !.

Ma première préoccupation après avoir montré comment il faudrait s'y prendre pour obtenir les résultats dont je viens de signaler les principaux, a été de demander au Gouverneur général de l'Afrique occidentale française, M. Roume, dont la bienveillante activité pour ces pêcheries ne s'est jamais démentie, d'aménager la presqu'île de façon à ce qu'il soit possible aux industriels et aux pêcheurs de s'y installer. Tout ce qu'il sera nécessaire de faire M. Roume le fera, à la condition que les capitaux et le industriels nous suivent ; j'ai été heureusement étonné d voir, dans des affaires un peu lointaines, les capitaux sui vre aussi rapidement qu'ils l'on fait; l'Administration a e effet déjà reçu plusieurs demandes de concession pour de sociétés d'exploitation et d'alimentation, car il fallait assu

rer aussi aux nouveaux arrivants le gîte et la nourriture. C'était une condition essentielle pour mener à bien le développement rapide de notre jeune colonie.

Jusqu'ici il n'était pas possible de s'installer dans la presqu'île. On a construit une citerne qui renferme aujourd'hui 2.500 mètres d'eau douce; un phare qui aura une portée de 35 milles est à l'étude et sera situé à la pointe du cap Blanc. Il y a un poste militaire. Enfin on a fait déjà à peu près tout ce qu'il fallait, on fera beaucoup mieux encore suivant le nombre et l'importance des sociétés, pour la sécurité des navigateurs et des industriels. Il ne reste plus maintenant qu'à s'installer et à marcher.

Mais l'aménagement de la presqu'île du Cap Blanc et la mise en valeur des pêcheries de cette région ne représente en somme, qu'une partie du programme que j'ai été chargé de réaliser en Afrique occidentale.

Si vous étudiez d'une façon un peu approfondie les statistiques qui ont trait à l'Afrique occidentale française, vous verrez que ce pays, dont les côtes sont abondamment pourvues de toutes espèces de poissons, est tributaire de la France et de l'étranger pour des sommes considérables pour tous les articles de poisson sec et de poisson de conserves. Ces produits étrangers nous viennent surtout de l'Angleterre et de l'Allemagne. Mais je crois que dans un avenir prochain, le jour où les pêcheries du cap Blanc seront en pleine activité et que sur tout le territoire de cette vaste colonie, non seulement sur les côtes de l'Atlantique mais encore dans les fleuves qui l'arrosent, des pêcheries seront organisées méthodiquement. Je crois dis-je, qu'à partir de ce moment, l'Afrique occidentale ne sera plus un pays d'importation, mais deviendra, au contraire et au premier chef, un pays d'exportation. Ce qui le prouve, c'est que certaines parties de notre belle colonie ont déjà une tendance à exporter beaucoup. Le Dahomey, par exemple qui, il y

a huit ans, exportait seulement pour une centaine de mille francs de poisson sec, le seul que les indigènes sachent préparer, exportait, en 1904, pour près de 700.000 francs de poisson. Vous voyez, par conséquent ce que nous avons à faire, pour organiser, non seulement les pêcheries du cap Blanc, qui sont celles-là des pêcheries métropolitaines, au plus haut point intéressantes, puisqu'elles permettront, je l'espère, d'utiliser en partie les connaissances et l'activité de tous ceux de nos marins que la perte de Terre-Neuve laisse sans travail chaque année ; mais encore à constituer dans cette vaste colonie de nombreux centres de production indigène. Je puis sans fausse modestie, vous affirmer que je me suis consacré de toutes mes forces à cette œuvre considérable et j'espère la mener à bien si comme jusqu'ici, l'appui et la confiance du Gouvernement de la République et du Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, ne me font pas défaut. Je poursuivrai sans faiblesse, quoi qu'on dise et quoi qu'on fasse, l'œuvre qui m'a été confiée et je suis convaincu qu'elle donnera des résultats précieux, non seulement pour la métropole, mais aussi et surtout pour notre belle colonie africaine.

A. Gruvel

Directeur de l'Office des Pêcheries de l'Afrique Occidentale Française.

L'ÉRUPTION DE LA MONTAGNE PELÉE
à la
MARTINIQUE [1]

Mesdames, Messieurs,

Le 9 mai 1902, on apprenait, avec une poignante émotion mêlée de stupeur et d'incrédulité, tant cette nouvelle était invraisemblable, la destruction de la ville de Saint-Pierre à la Martinique et la mort de 35.000 personnes à la suite d'une éruption de la Montagne Pelée. Parmi les victimes on signalait le gouverneur de la colonie, M. Mouttet, le colonel d'artillerie Gerbault et plusieurs officiers de l'armée coloniale. Ce chiffre, un peu exagéré, doit être ramené à 28.000, mais une pareille catastrophe, unique dans les annales du vulcanisme, reste effrayante, et l'émotion qu'elle provoqua dans le monde entier n'est pas encore oubliée.

Le 26 mai, l'Académie des Sciences, sur la demande du Ministre des Colonies, désignait une mission chargée de rechercher les causes de ce cataclysme et les moyens d'en éviter le retour. J'eus l'honneur de faire partie, comme géologue, de cette mission dirigée par M. Lacroix, l'éminent professeur au Muséum, aujourd'hui membre de l'Institut, et qui comprenait en outre M. Rollet de l'Isle, ingénieur en chef du service hydrographique de la marine, chargé de relever les modifications subies par la côte. Nous rentrions en France le 17 août, après avoir, sur l'ordre du Ministre, visité du 8 au 11 juillet la soufrière de la Guadeloupe qui inspirait des inquiétudes injustifiées.

---

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

Le 30 août, une nouvelle éruption qui faisait encore 1.500 victimes, obligea M. le Ministre à demander à M. Lacroix de repartir pour installer un service d'observations du volcan. Il fut accompagné par Madame Lacroix qui s'était montrée si vaillante et si courageuse pendant la première mission. Il organisa un observatoire au Morne des Cadets à 9 kilomètres au sud du volcan, et un poste à Assier, à l'est, pendant que le capitaine Ferrier installait la télégraphie sans fil entre la Martinique et la Guadeloupe. Mon état de santé, gravement compromis par ma première mission ne m'avait pas permis de partir avec M. Lacroix, mais le 26 février 1903, je m'embarquais à Bordeaux pour aller le remplacer comme chef de la mission scientifique, J'ai séjourné ensuite dans la colonie jusqu'au mois de juin 1905 après avoir organisé, sur la demande du gouverneur et par raisons d'économie, un service de surveillance plus réduit, qui continue à m'adresser chaque mois le relevé détaillé des observations du volcan.

Le détail des faits relatifs aux éruptions de la montagne Pelée jusqu'au mois de décembre 1904 a fait l'objet de la part de M. Lacroix d'un magistral travail qui ne compte pas moins de 650 pages in-4° avec 30 planches. C'est vous dire que je ne pourrai qu'effleurer un côté de l'histoire de ces éruptions. J'ai pensé que celui qui vous intéresserait le plus serait la description des éruptions toutes spéciales de la montagne Pelée et plus particulièrement celle de l'éruption si néfaste du 8 mai. Les documents recueillis au cours de mes deux missions aux Antilles, pour la plupart encore inédits, sont fort nombreux. J'ai rapporté notamment plus de mille photographies prises avec les excellents appareils de la maison Gaumont ; la vue de quelques-unes sera plus profitable que de longues explications.

Le temps me manque pour vous parler de la Martinique, de sa géographie, de ses habitants, de ses cultures, de son

climat. Comme vous le savez, c'est une île très accidentée de 75 kilomètres environ de longueur sur 30 à 40 kilomètres de largeur, appartenant à l'archipel des Petites Antilles, entre la mer des Antilles et l'Atlantique, près du Venezuela, dans la zone tropicale. L'île est presque entièrement volcanique, elle provient d'éruptions infiniment plus violentes que l'éruption actuelle ; les éruptions se sont produites au Sud d'abord et se sont ensuite graduellement déplacées vers le Nord. Les centres éruptifs sont fort nombreux ; j'ai pu, en relevant la carte géologique de l'île que je me propose de publier prochainement, en reconnaître 17 principaux, parmi lesquels je vous citerai ceux du Diamant, de Crévecœur et du Morne Caraïbe au Sud, du Vauclin à l'Est, du Carbet au Centre, et enfin le plus récent de tous, la montagne Pelée au Nord.

La montagne Pelée forme un massif assez régulier dont le point culminant est le Morne La Croix qui avait, avant les dernières éruptions, une altitude de 1.350 mètres. Près du sommet, à l'Est, un petit plateau était occupé par le lac des Palmistes, but de promenade de nombreux visiteurs. Des vallées profondes, parfois entaillées en véritables canons, la rivière des Pères, la rivière Sèche, la rivière Blanche la rivière du Prêcheur, celles de Grand'Rivière, de Basse Pointe, la Capot à l'Est, drainent ce massif.

Saint-Pierre se trouve au S.O. du volcan, au bord de la mer, près de la rivière Roxelane, en face d'une échancrure aboutissant à une profonde cavité en entonnoir à bords presque verticaux de plus de 300 mètres de hauteur, limitée au Nord par l'arête du Petit Bonhomme, à l'Est par le Morne La Croix, au Sud par la Petite Savane. C'est cet entonnoir, l'Etang Sec, ancien cratère d'explosion ou Caldeira, qui est le cratère actuel.

Au mois de juin 1902, à notre arrivée à la Martinique, toute la partie N. O. de l'île du cratère, jusqu'à l'îlot de la

Perle et du Carbet, apparaissait, pour ainsi dire comme un paysage de cauchemar. Nulle trace de végétation. De l'épais linceul de cendre grise qui recouvrait le sol, profondément raviné, émergeaient, surtout vers Saint-Pierre, des ruines lamentables d'arbres ou de murailles. Dans Saint-Pierre, c'était pire encore, les amas de maçonnerie, les débris de meubles, d'arbres étaient jonchés de cadavres parfois dissimulés sous une mince couche de cendre, et qu'il fallait enjamber lorsqu'on les voyait. Tout cela sous un soleil de plomb, au milieu d'une odeur écœurante et d'innombrables essaims de mouches, dans une atmosphère chargée de cendres. C'était un spectacle angoissant, inoubliable, tellement poignant que nous ne songions pas à rompre le lourd silence qui étreignait cet enfer de dévastation.

Des fumerolles épaisses, de puissantes colonnes de vapeurs se dégageaient de nombreux orifices entre la mer et le sommet de la montagne, dans la région de la rivière Blanche et de la rivière Sèche. Parfois de petites éruptions semblaient se produire à ces fumerolles qui s'élevaient alors à plusieurs centaines de mètres, en provoquant de fréquents éboulements de terrain.

On ne voyait rien du cratère obstinément caché dans les nuages ; mais parfois, des volutes cuivrées à contours très nets, se déplaçant rapidement, apparaissaient au-dessus de nuages atmosphériques. Des points lumineux fixes, souvent très vifs, des traînées de feu, des grondements souterrains des pluies de cendres attestaient cependant l'activité du volcan.

Au retour de notre première mission, malgré trois ascensions dans le brouillard, si nous avions constaté la position du cratère, la disposition à peu près verticale de ses parois, l'abondant dégagement de gaz sulfureux et chlorhydrique qui s'en échappaient avec un bouillonnement intense, nous n'avions pas vu le fond du cratère, nous en étions réduits

à des hypothèses sur la nature et le détail des éruptions, confirmées pour la plupart. Les observations de M. Lacroix et les miennes permettent de combler cette lacune.

A son arrivée à la Martinique, en octobre 1902, la montagne, enfin découverte, permit à M. Lacroix de voir le fond de l'Etang Sec. Il s'y était formé un gigantesque obélisque de lave solidifiée, un dôme qui allait sans cesse se modifiant, et dont M. Lacroix suivit pendant six mois l'évolution avec une attention passionnée. J'ai aussi étudié avec soin les variations de ce dôme, surtout la marche de son ascension, car après six mois d'observations, j'avais pu me convaincre qu'il se comportait comme une sorte de flotteur à maximum se soulevant avec la montée de lave, et restant ensuite en place. Des ascensions du dôme, de 10 à 20 mètres dans une journée, annonçaient sûrement l'imminence d'une éruption. Cette observation, avec d'autres du même genre, m'a été particulièrement utile dans la prévision des éruptions.

L'existence du dôme a singulièrement modifié l'aspect de la montagne Pelée. Au commencement de 1903, son immense masse souvent incandescente, avec son panache de vapeurs, attirait les regards des navigateurs à plus de 60 milles ; on l'apercevait déjà nettement par le travers de Roseau en face de la Dominique. Je l'ai même vue par temps exceptionnellement clair de la Soufrière de la Guadeloupe. Son aspect était plus imposant encore lorsque, faisant l'ascension par l'Est, Vivé, Savane Monand, Morne Balai, on arrivait au bord du plateau des Palmistes. Cette gigantesque aiguille de 500 mètres de diamètre qui se dressait d'un seul jet jusqu'à une altitude de 1.500 mètres, en mars, jusqu'à 1.630 mètres en mai 1903, dépassant de 400 mètres le sommet de la montagne, était vraiment impressionnante. La face orientale, convexe, lisse, striée, contrastait avec la face occidentale, irrégulière, craquelée,

en voie continuelle de démolition. Depuis le 31 mai 1903, où l'aiguille perdit 100 mètres pendant une éruption, l'ascension de la masse n'a plus compensé les pertes par éboulement, et le dôme présente depuis 1904 la forme d'une masse conique d'éboulis surmontée par des dykes de lave compacte dont la hauteur reste voisine de 1.450 mètres.

Les éboulis du dôme ont graduellement remblayé l'immense caldeira de l'Etang Sec. Au début de l'éruption, le fond de cette cuvette se trouvait vers 900 mètres, des murailles à peu près verticales atteignant près de 400 mètres de hauteur à l'Est, vers le Morne La Croix, le séparaient du reste de la montagne.

Au Nord, vers le Petit Bonhomme et la rivière du Prêcheur, les éboulements ont non seulement fait disparaître la rainure qui existait entre le dôme et les flancs de la cuvette, mais ils ont recouvert les bords, de sorte que dans tout ce quadrant N, les éboulis ont oblitéré le cratère. Dans la partie orientale, le fond de la rainure n'est pas à plus de 30 mètres du plateau des Palmistes. Le moment n'est pas loin, l'activité persistant, où le cratère aura complètement disparu et où il ne subsistera de l'appareil volcanique si curieux qui s'était formé et qui caractérise les cumulovolcans, que le sommet du dôme émergeant du talus d'éboulis.

Nulle part dans le cratère on n'aperçoit de crevasses béantes avec lave bouillonnante comme on pourrait le supposer. L'arrivée de la lave se produit dans la masse du dôme par des fentes nombreuses, généralement étroites, jalonnées par des vapeurs. Pendant la nuit, on voit ces fentes s'illuminer, devenir rouges ou même rouge-vif, puis s'assombrir graduellement.

Souvent des flots de cendres incandescentes avec des blocs de lave d'un rouge plus éclatant se précipitent en cascades lumineuses au S.O. sur les flancs du talus d'éboulis. D'autres fois, l'aiguille devient toute entière incandescente

avec des zébrures d'un blanc éblouissant, des cascades de feu jaillissent et ruissellent sur les flancs ; mais ce merveilleux spectacle est vite voilé par d'épaisses vapeurs, parfois sillonnées d'éclairs et accompagnées de sourds grondements. Mais alors, ce n'est plus le processus régulier, tranquille qui avait permis l'édification de l'aiguille, par la montée lente d'une lave visqueuse, très peu fluide (connue sous le nom d'Andésite) qui à 1700° restait pâteuse, incapable de couler comme un liquide et se solidifiait sur place. C'était au contraire un phénomène destructif, violent, faisant sauter parfois une partie considérable du dôme, une véritable explosion, en réalité, une eruption.

C'est là, en effet, la caractéristique des éruptions de la montagne Pelée. Ce sont de formidables explosions dont les plus fortes explosions de dynamite, Lagoubran ou autres, ne nous donnent qu'une idée bien affaiblie. Que penser, en effet d'une explosion capable de projeter un bloc de 200 mètres cubes, pesant 520 tonnes, à 6 kilomètres du cratère, qui, à 10 kilomètres de son origine conserve encore une pression d'au moins 200 kgs par mètre carré, et une vitesse de déplacement de 30 mètres à la seconde !

Je n'ai assisté à aucun grand paroxysme, mais en revanche, j'ai observé souvent de très près, plus de 50 fortes éruptions arrivant parfois à 8 kilomètres du cratère.

Une de ces éruptions était précédée de quelques phénomènes précurseurs : ascension plus rapide de l'aiguille, dégagement de vapeurs plus abondantes au cratère, points lumineux plus vifs pendant la nuit projections verticales fréquentes de vapeurs teintées de roux par la cendre, formation d'un panache de vapeurs continu, parfois très élevé et courbé à l'Ouest par l'alizé ; élévation de la température des fumerolles de la Rivière Blanche ; grondements plus fréquents.

L'éruption débute par des grondements sourds souterrains, suivis de grondements plus éclatants, precipités, ac-

compagnant l'émission d'un nuage rouge ou cuivré, se déplaçant rapidement et atteignant en quelques secondes d'énormes dimensions.

Ce nuage éruptif désigné par M. Lacroix par le nom de *nuée ardente,* pour rappeler la température élevée, et non son état d'ignition, ou plus fréquemment *nuage dense* à cause de son poids et de son allure, est formé de circonvolutions très distinctes, roulant les unes sur les autres. L'émission du nuage a généralement lieu à la séparation des talus d'éboulis et du dôme, par une crevasse ou un point incandescent pendant la nuit, mais quelquefois aussi, par un point quelconque de l'aiguille. Dès sa sortie, le nuage dense se précipite sur les pentes du talus d'éboulis de la haute vallée de la rivière Blanche, avec une vitesse moyenne de 120 à 150 kilomètres (les quatre premiers kilomètres sont généralement franchis en moins de deux minutes) son allure se ralentit un peu dès qu'il atteint la partie élargie de la vallée, et arrive à la mer après un parcours de 7 kilomètres en quatre ou sept minutes. Ce déplacement horizontal du nuage est accompagné d'un mouvement ascensionnel très marqué, la pointe du nuage reste toujours sur le sol, mais en arrière les volutes se dilatent et en quelques minutes atteignent 3.000 et 4.000 mètres de hauteur.

C'est un spectacle saisissant que celui de cette énorme masse se développant avec une rapidité effrayante sur 10 ou 15 kilomètres de longueur et 3.000 ou 4.000 mètres de hauteur, avec ses volutes cuivrées, mobiles, parfois sillonnées d'éclairs.

Les nuages denses sont formés en partie par de la vapeur d'eau, avec de faibles quantités de gaz chlorhydrique et sulfureux, tenant en suspension des cendres et quelques lapilli de la grosseur d'une noisette ou d'un œuf de pigeon qui tombent en pluie fine après l'éruption. Le parcours du nuage reste sillonné par une trainée paraissant neigeuse d

cendre blanche, devenant vite d'un blanc rosé, qui tranche sur la couleur plus sombre des cendres anciennes. La température de ces nuées ardentes est assez élevée et doit être d'au moins 1000° au voisinage du cratère. Celle des cendres se conserve aussi très longtemps. Le 13 Juillet 1902, des thermomètres gradués jusqu'à 250°, cassaient à bloc dans la cendre de l'éruption du 9, et l'un des matelots créoles du *Jouffroy*, qui m'apportait un thermomètre à échelle plus étendue, fut fortement brûlé en traversant cette cendre avec les jambes nues et dut entrer à l'hôpital (brûlures du second degré). L'eau de mer touchée par un nuage dense est encore, à 100 mètres du rivage deux heures après le passage de l'éruption, à 42° au lieu de 27.

La force de ces nuées, même des nuées moyennes, est suffisante pour emporter des blocs de plusieurs milliers de kilogrammes sur un parcours de plusieurs kilomètres et de les jeter à la mer comme je l'ai constaté parfois.

Il est certain que de pareilles nuées en pleine marche, anéantissent tous les êtres vivants qui se trouvent sur leur passage ; leur force balistique, leur température, les cendres qui obstruent rapidement les voies respiratoires, sont autant d'agents mortels. Deux fois, en août et en septembre 1903, j'ai été surpris par des éruptions dans la rivière Blanche, où j'allais régulièrement prendre la température des fumerolles, surtout pendant les périodes de grande activité. Fort heureusement les nuages se sont arrêtés entre 200 ou 300 mètres avant de m'atteindre. Je me suis trouvé enveloppé par le nuage une ou deux minutes après qu'il eut perdu sa vitesse et je n'eus pas à souffrir de sa force mécanique ; mais la température intolérable de fournaise, la suffocation provoquée par les cendres et la sensation générale de brûlure, beaucoup plus que l'existence de gaz sulfureux et chlorhydrique, cependant perceptibles, m'ont convaincu que la vie ne pouvait se prolonger plus de dix à

quinze minutes, même dans ces conditions. La mort serait foudroyante si l'on était touché par le nuage encore en voie d'expansion.

Ces nuages denses se sont reproduits très nombreux depuis le début des éruptions. Pendant la période août-septembre 1903, il s'en est déversé plus de deux cents sur la rivière Blanche pour la plupart. Quelques-uns, le 17 septembre 1903 notamment, se sont épanchés sur le versant Est et sont descendus jusqu'à l'altitude de 700 mètres vers des cases que j'avais fait évacuer, non sans peine, l'avant-veille.

Quelle est l'origine de ces nuages ? Ils résultent comme je vous l'ai dit, de véritables explosions, comparables à celles de gigantesques fougasses ou mines souterraines. L'agent explosif n'est autre que la vapeur d'eau qui au-dessus de 800° possède la même force explosive que la dynamite. Or, les températures dans le magma ne sont pas inférieures à 1700 ou 1800°. Lorsque les amas de vapeur d'eau formant d'énormes soufflures dans la masse de lave fondue, arrivent à une tension suffisante par suite de la fusion de plusieurs de ces bulles en une seule, fusion qui est accompagnée de grondements précurseurs de l'éruption, ils se détendent avec une force suffisante pour briser et pulvériser un point de la carapace du dôme, se propagent au dehors avec la vitesse que nous avons vue, entraînant de la cendre (ou lave porphyrisée), et lançant, comme autant de projectiles, les blocs arrachés à la masse de lave ou aux parois de la cheminée. Les petites éruptions n'entrainent généralement que des lapilli assez petits ou des fragments de cheminée, tandis que les amas de lave projetés à l'état pâteux, sous forme de bombes n'apparaissent que lors d'éruptions graves.

L'importance de l'éruption dépend uniquement de la masse de la vapeur d'eau qui se détend. D'après l'examen

des faits et les récits des témoins oculaires, il suffit d'exagérer l'intensité des nuages denses et de leurs effets pour concevoir les paroxysmes.

Le nuage dense sillonné de nombreux éclairs, est beaucoup plus volumineux et s'étale d'avantage, recouvrant à 10 kilomètres du cratère un secteur de 5 à 10 kilomètres au lieu d'avoir une largeur moyenne de 1 kilomètre. La force de projection, beaucoup plus forte, est capable de lancer les cendres et les lapilli dans la région des vents contre-alizés qui les disséminent ensuite sur de vastes surfaces : les cendres de l'éruption du 8 mai sont tombées sur toutes les Petites Antilles, sur la côte du Venezuela et jusqu'à Panama, à plus de 1.000 kilomètres.

Les détonations qui précèdent et accompagnent l'émission du nuage dense, se progagent à d'énormes distances. Celles du 8 mai ont été entendues jusque dans l'intérieur du Venezuela et, fait curieux, ces détonations ne sont jamais rapportées à leur origine : le 8 mai, les habitants de Fort-de-France les attribuaient à des tirs de guerre d'une flotte dans le Sud de la Martinique.

Des blocs parfois très volumineux sont arrachés à la masse de lave, projetés en l'air, où ils se refroidissent brusquement et acquièrent une croûte fendillée, craquelée, et retombent autour du cratère en se brisant et en faisant des trous comparables à ceux de véritables obus. En juin et juillet 1902, la partie au Sud du cratère, était ainsi criblée, jusqu'à près de 2 kilomètres d'innombrables trous occupés par les bombes souvent brisées qui parfois même semblaient avoir explosé ; le terrain avait subi un bombardement effrayant. Des blocs de plusieurs centaines de mètres cubes, sont arrachés aux parois de la cheminée ou au dôme et entraînés jusqu'à 7 et 8 kilomètres. Les effets destructeurs sont aussi, celà se conçoit, incomparablement plus puissants.

D'après ce qui a été dit sur les nuages denses, il nous est possible maintenant d'aborder l'étude de l'éruption du 8 mai et de comprendre l'effrayante catastrophe de Saint-Pierre.

(A suivre)

JEAN GIRAUD

Maître de Conférences à l'Université de Clermont-Ferrand

La Formation d'un Lac dans le désert du Colorado

Tout au fond du golfe de Californie, sur la frontière du Mexique, se trouve le désert du Colorado, limité sur trois côtés par de la montagne, et à l'Est par la rivière du Colorado qui descend se jeter dans ce golfe. Ce désert, qui est, pour la plus grande partie, en contre-bas du niveau de la mer, a à peu près la superficie d'un département français.

Jusqu'à une époque récente, il était digne de son nom, aride et inhabité. Dans un coin, toutefois, l'homme s'était établi, attiré non par les beautés du site, mais par le sel. La mer a autrefois possédé le désert du Colorado, et à Salton Sink (le Creux de Salton), le point le plus en contre-bas de la mer et qui doit être celui où les eaux salées ont le plus longtemps persisté, il y avait un dépôt de sel considérable, le résidu de l'évaporation. Salton Sink était un lac de sel solide, contenant des milliers et des milliers de tonnes de l'indispensable élément. On ne pouvait laisser inexploitée cette saline : une compagnie s'attela à la besogne, employant un nombre considérable d'ouvriers, et faisant d'excellentes affaires ; l'exploitation était très aisée. Ainsi naquit une ville, appelée Salton.

Une autre se développa tout au fond du désert, grâce au chemin de fer Southern Pacific qui passe par là : d'importants ateliers de cette compagnie furent le noyau autour duquel se développa Indio qui, par surcroît, est devenu une station sanitaire. Indio a une population assez nombreuse. Quelques autres localités de moindre importance sont réparties tout autour du désert, au pied de la montagne, à

des niveaux variant de 4 mètres 60 à 79 mètres au-dessous du niveau de la mer.

Il y a cinq ans environ, sous l'influence du mouvement considérable qui s'est fait aux Etats-Unis, depuis dix ou quinze ans, en faveur de l'irrigation, laquelle a d'ailleurs fait des merveilles et considérablement accru la richesse nationale, quelques personnes qui savaient que rien n'est plus fertile qu'un désert quand on réussit à l'arroser, s'avisèrent de transformer le désert du Colorado en un jardin maraîcher. Ce fut facile. Un canal fut établi qui, de Yuma, où,à un niveau supérieur,il s'ouvrait dans la rivière Colorado, conduisit les eaux de celle-ci jusqu'au milieu du désert. Celui-ci ne demandait qu'à travailler, depuis le temps qu'il ne faisait rien, et sa fécondité fut telle que bien vite une ville naquit. C'était Impérial, — les démocraties affectionnent les noms fastueux, — située au beau milieu du désert. Entourée en un clin d'œil d'une nuée de fermes, la cité nouvelle fut très prospère : en quatre ans, elle se trouvait à la tête de 10,000 habitants.

Il se peut fort bien que dans quatre ans elle n'en compte plus un seul et soit rentrée dans le néant,

Et voici pourquoi. Quand on établit le canal, qui en réalité était pour la plus grande partie le lit desséché d'une rivière qui ne pouvait plus tenir ses engagements, on fit trois prises d'eau ; le canal était à son origine presque parallèle à la rivière Colorado. Mais on négligea de pourvoir ces prises d'eau d'écluses permettant de modérer ou de supprimer temporairement l'irrigation.

On devine ce qui se passa. Le flot de la rivière rongea les rives : les prises s'élargirent de jour en jour, d'autant plus aisément que le sol est très meuble, formé de terres d'alluvion. Quelques crues accélérèrent la marche des choses, et maintenant toute l'eau du Colorado s'engouffre dans les trois prises du canal d'irrigation ; plus une goutte ne

s'écoule par la partie inférieure du lit de la rivière, qui est totalement à sec. Toute la rivière se déverse dans le désert sans qu'on puisse l'en empêcher.

La première conséquence de cette affaire a été de noyer Salton. L'eau va invinciblement au plus bas, comme chacun sait Elle a suivi les pentes tout naturellement, et a été faire visite au sel tout d'abord. L'ancien fond de lac salé est redevenu lac, et a absorbé l'eau avec enthousiasme. Les sauniers voient cela de mauvais œil, comme bien on pense; mais qu'y faire ? Rien, rien que reculer. Chaque jour l'eau montait, et chaque jour aussi la ville de Salton reculait. Maintenant toute la population a émigré, ne se sentant pas pousser les nageoires requises ; la saline est dissoute dans l'eau de rivière, et la ville entière gît sous plusieurs mètres d'eau. La rivière qui fit naître Impérial a fait périr Salton.

Mais ce n'est que le commencement. La séance continue. La rivière continue à se répandre tout entière dans le désert. Chaque jour Salton Sea s'étend et devient plus profonde. Le paysage change chaque jour. Les îlots qui émergeaient encore disparaissent après s'être progressivement réduits. Les terres, les cultures, les fermes, tout cela plonge à son tour. La dépression se remplit peu à peu, et ceci inquiète fort les habitants d'Impérial, et aussi des localités situées sur le pourtour du désert. Car les cotes d'altitude sont là pour indiquer l'ordre des noyades, et il est évident que si l'on ne se rend pas maître de la rivière, tout ce qui se trouve au-dessous du niveau de la mer sera, dans un temps donné, forcément noyé. Affaire de temps. Telles localités disparaitront dans deux ou trois ans ; telles autres dans dix ans ou plus, Impérial, qui a noyé Salton sera noyée à son tour. Le chemin de fer n'est pas moins mécontent. Sur un trajet assez long, il a fallu abandonner la voie qui maintenant est sous l'eau, et en construire une autre, plus haut placée ; mais il faudra recommencer.

Devant ce péril public, dû à l'incroyable impéritie de ceux qui entreprirent d'arroser le désert, on a pourtant pris le parti d'agir. On a essayé d'arrêter l'envahissement des eaux. Mais ce sera chose difficile. L'imprévoyance, l'ignorance qui ont présidé à l'erreur initiale ont été telles, qu'il sera à peu près impossible de corriger celle ci.

Le lac avait 64 kilomètres de longueur et 16 de largeur à la fin de 1905. Dès le mois de mars 1905, on avait essayé d'établir une barrière en travers des prises d'eau. Mais la rivière, ayant pris goût au vagabondage, refusa de réintégrer son lit et brisa l'obstacle. Pendant les quatre mois qui suivirent, on renouvela quatre fois la tentative, avec un égal insuccès. La sixième fut plus sérieusement menée. On comprenait qu'il fallait des travaux plus solides. Deux cents ouvriers furent employés nuit et jour à construire un barrage. Celui-ci paraissait devoir donner satisfaction, mais la crue de novembre 1905 la mit en pièces.

En janvier 1906, le chemin de fer Southern Pacific mit la main à la pâte et s'entendit avec des entrepreneurs pour une nouvelle tentative. Toute l'année dernière on a travaillé d'arrache-pied, et au mois de novembre, la compagnie avait dépensé 7 millions et demi et pensait avoir atteint son but, tout en prévoyant de nouveaux travaux pour consolider les berges de la rivière au voisinage du canal et empêcher l'eau de se frayer une nouvelle route lui permettant de continuer à remplir le creux de Salton.

Mais en décembre tout espoir a été enlevé. Une crue s'est produite le 7 décembre, et la rivière est revenue à son péché. La situation est aussi mauvaise que par le passé ; plus mauvaise même, car les brèches s'élargissent. Le chemin de fer se déclare impuissant et appelle le gouvernement à son secours.

Si l'on ne réussit pas à se rendre maître du fleuve, une mer intérieure se formera, ayant les dimensions du gra

lac Salé de l'Utah, et toute la vallée d'Impérial périra comme le reste du désert. Le lac s'étendra peu à peu, devenant de plus en plu profond aussi ; il atteindra non seulement le niveau de la mer, mais un niveau supérieur. La dépression de Salton est entourée au Sud-Est par une frange de terres plus hautes dont l'altitude, au point le plus bas, est de 6 mètres au-dessus du niveau de la mer. Une fois remplie jusqu'à ce niveau, elle aura atteint son maximum : l'eau s'écoulera par-dessus la frange et ira retrouver la rivière Colorado, et par là se jeter dans le golfe de Californie. La rivière, en somme, se sera écartée de son cours pour aller former latéralement un lac que le sel du creux de Salton fera lac salé, mais qui se dessalera fatalement avec le temps au profit de la mer.

Ce ne sera pas sans avoir occasionné de grandes pertes. Salton n'est plus ; le chemin de fer à beaucoup souffert ; Impérial et beaucoup de localités seront submergées.

Nombre de gisements d'intérêt commercial seront perdus: des gisements de nitrate, sulfate ou carbonate de soude ; des gisements de minerais rares, des sources de pétrole et d'asphalte, des bancs de soufre, des mines de pierres précieuses. Les minerais d'or, d'argent et de cuivre des montagnes environnantes resteront accessibles sans doute, mais le reste aura disparu.

Voilà, du moins, ce qui aura lieu si l'on ne réussit pas à contraindre la rivière : au total, l'engloutissement de dix villes, et d'un territoire très fertile, grand comme un de nos départements, et riche en ressources minérales.

On n'a devant soi que peu de temps pour agir. Il faut avoir réussi avant six mois. Chaque jour rend la tâche plus malaisée, à cause de l'élargissement progressif, inévitable, des brèches.

Nous saurons donc avant peu si, au fond du golfe de Californie, il faudra désormais sur les cartes dessiner un

vaste lac, ou s'il faudra continuer à représenter de la terre ferme.

En tout cas, l'aventure est intéressante. Car on sait maintenant qu'elle a eu de nombreuses devancières. Il est souvent arrivé aux Etats-Unis et en France, et un peu partout, que des rivières aient changé de cours, que des rivières se soient frayé des routes nouvelles en creusant et détruisant leurs bords, en se faisant un lit nouveau. C'était un phénomène d'occurrence très fréquente dans la vallée du Mississipi avant la civilisation, les quais et les travaux d'art. Chez nous, le fait est rare maintenant. Les rivières elles-mêmes, dans notre vieux pays, sont devenues traditionalistes. Et surtout on les surveille et on les contraint au respect de l'usage.

Mais autrefois, elles ont vagabondé. Même en comparant les cartes d'il y a deux ou trois siècles aux cartes actuelles, on constate des différences appréciables dans le cours des rivières et leurs rapports entre elles.

Mais l'affaire de Californie n'a guère de chances de se produire chez nous. Le service de l'hydraulique agricole, et d'autres encore, ne permettraient pas d'agir en France avec la désinvolture et l'impéritie qui ont été possibles aux Etats-Unis. Les pays vieux ont leurs inconvénients et leurs défauts : ils ont leurs qualités et leurs avantages aussi (1).

(Le Temps.) HENRY DE VARIGNY

---

(1) Le Président Roosevelt vient d'adresser au Congrès un message spécial au sujet de Salton Sea. Après avoir mis en relief la « criminelle négligence » de la compagnie d'irrigation, il implore le secours du chemin de fer Southern Pacific et demande 10 millions pour les travaux. Quant à la compagnie d'irrigation, elle sera déclarée déchue. C'est le moins qu'on puisse faire.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-verbal de la Séance du Comité du 26 Mai 1905.

Présidence de M. H. BLOT-LEFEVRE, président.

Lecture est faite du procès-verbal de la précédente réunion, qui est adopté sans modification.

M. le Président rappelle l'invitation faite par la Société Havraise d'Etudes diverses, pour assister au Congrès des Sociétés Normandes qui se tiendra en notre ville du 15 au 18 juillet.

Les noms des membres désignés pour représenter la Société devront être adressés dans le plus bref délai possible. M. Blot-Lefevre, Loiseau et Favier donnent leur adhésion.

Communication est ensuite donnée d'une nouvelle circulaire du Congrès National des Sociétés Françaises de Géographie qui se tiendra à Saint-Etienne du 6 au 11 Août. Aucun membre ne s'étant offert pour représenter la Société à ce Congrès, il est décidé qu'appel sera fait auprès de la Société de Géographie Commerciale de Paris, pour nous faire représenter au 26e Congrès.

M. le Président donne lecture du règlement pour le Concours annuel de Géographie, lequel est maintenu sans modification.

Il est ensuite procédé à la désignation des membres devant faire, partie des Commissions de choix et de classement. Sont désignés :

1° Pour la Commission de choix : MM. Loiseau, Favier et Carton.

2° Pour la Commission de classement : MM. Guitton, Guérin, Schmitt, Fritz, Jacquemin et Hubert.

M. Favier ayant fait observer que certains membres de la Société, parfois très désireux de consulter les guides Joanne, ne trouvent malheureusement pas satisfaction à la Bibliothèque, il est decidé qu'achat sera fait au fur et à mesure et suivant les ressources disponibles, des différents guides des provinces de France et de l'Algérie.

La parole est ensuite donnée à M. Guitton qui communique la traduction d'un article fort intéressant d'un journal russe sur les Uniates.

Donnant ensuite lecture d'un passage tiré d'un ouvrage de M. A. Leroy-Beaulieu « L'empire des Tzars », M. Guitton s'attache à faire observer la corrélation qui existe entre cet ouvrage publié en 1886 et l'article récent du journal russe. Cette question des Uniates qui est un sujet de luttes et de discordes pour la Russie, n'a subi aucun changement depuis 18 ans.

M. le Président remercie M. Guitton pour l'intéressante communication qu'il a bien voulu faire.

La séance est levée à 10 heures.

Réunion du Comité du 25 Octobre 1905.

Présidence de M. H. Blot-Lefèvre, président

La séance est ouverte à 8 heures 45. Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté sans observations.

M. le Président donne lecture de la correspondance : M. le général Archinard nous annonce un don de livres et de cartes. Notre délégué au Congrès de Saint-Etienne nous rend compte de sa mission.

Puis il est procédé à la présentation des nouveaux membres :

MM. Cappelle (Joseph),	présenté par	MM. Fritz	et Boivin
Speizer (J.J.)	»	Hauser	et Engelbach.
Amphoux (Etienne)	»	»	»
Mlles Boila (Pauline)	»	Mlles Kirschbaum	et Brûlé
Marie (Antoinette)	»	»	»
Guedeney (Marie)	»	»	»
Sauvage (Marthe)	»	»	»
Fiedon (Léontine)	»	»	et Vigouroux
Blanchard (Berthe)	»	»	»

M. Guitton donne lecture de son rapport sur le concours annuel de Géographie : s'il enregistre avec plaisir les résultats satisfaisants des compositions des jeunes filles, il a le regret de signaler la faiblesse de celles des garçons.

M. le Président donne connaissance des projets de conférences à l'étude, avec MM. Funck Brentano, Dr Charcot, A. Gruvel, Pierre Leroy-Beaulieu.

En remplacement de M. Boitier père, décédé, le Comité à l'unanimité nomme M. Boitier fils, avocat, trésorier de la Société.

M. Favier donne communication d'une lettre d'un de ses amis résidant dans la province de Son-la (Tonkin) contenant des détails fort curieux sur les mœurs des peuplades de cette région.

La séance est levée à 9 heures 45.

BIBLIOGRAPHIE

Dictionnaire manuel-illustré de Géographie, par Albert Demangeon. (*Bibliothèque de Dictionnaires-manuels-illustrés*. Librairie Armand Colin, rue de Mézières, 5, Paris.) Un volume in-18 jésus de *860 pages,* relié toile, tr. rouges. **6 fr.**

Ce livre, vraiment original, d'une science sûre et au courant des acquisitions les plus récentes, est cependant d'une lecture aisée : il est indispensable à quiconque veut connaître « La Terre et l'Homme ». — M. Demangeon, chargé de Cours à l'Université de Lille, s'est adjoint comme collaborateurs des géologues et des géographes d'une compétence éprouvée.

L'originalité du livre est de donner, outre la nomenclature des « noms de lieux » que doit donner tout dictionnaire de géographie, un choix de « noms de choses », de définitions, de renseignements relatifs aux différentes branches de la géographie.

On trouvera dans ce livre les notions élémentaires et les définitions simples dont l'intelligence devient indispensable à tout esprit cultivé. Ces notions et ces définitions concernent aussi bien la géographie naturelle que la géographie économique et humaine, que l'histoire de la géographie ; l'atmosphère ; les mers ; le relief des continents ; la géologie ; les roches ; la végétation ; les animaux domestiques ; les peuples et les races ; les populations ; les cultures ; les industries ; le commerce ; les géographes ; les explorateurs ; la cartographie.

C'est une véritable encyclopédie géographique, et il n'en a point encore été publié, à un prix aussi modique, d'aussi complète et d'aussi riche en renseignements d'une réelle valeur scientifique et pratique.

L'ouvrage contient 860 pages et est illustré de cartes et de nombreuses figures.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

Voyage en France — 43e série. Région parisienne, II, Est, La Brie, par Ardouin-Dumazet, Paris, 1906, 1 vol. in-12, avec 23 cartes ou croquis.

Voyage en France — 44e série. Région parisienne, III, Sud, Gatinais français et Haute-Beauce, par Ardouin-Dumazet, Paris, 1906, 1 vol in-12, avec 19 cartes ou croquis.

Auvergne et Centre (collection des guides Joanne), par Paul Joanne, Paris, 1904, 1 vol. in-16, avec 12 cartes et 13 plans.

La Champagne et l'Ardenne (collection des guides Joanne), par Paul Joanne, Paris, 1906, 1 vol. in-16, avec 6 cartes et 10 plans.

Bourgogne, Morvan, Jura et Lyonnais (collection des guides Joanne), par Paul Joanne, Paris, 1902, 1 vol. in-16, avec 12 cartes et 19 plans.

Nord-Est de la France, de Paris aux Ardennes, aux Vosges et au Rhône, manuel du voyageur, par K. Bædeker, Paris, 1903, 1 vol. in-16, avec 12 cartes et 21 plans.

Vosges — Alsace — Forêt-Noire (collection des guides Joanne), par Paul Joanne, Paris, 1905, 1 vol. in-16, avec 63 cartes et 14 plans.

La Densité de la Population du Département du Nord au XIXe siècle, par Raoul Blanchard, docteur ès-lettres, Lille, 1906, 1 broch. in-8. avec 53 cartes ou graphiques dans le texte. (Envoi de la Société de Géographie de Lille.)

Voyage aux Pyrénées, par H. Taine, Paris, 1878, 1 vol. in-16, orné de nombreuses gravures.

Florence (Les villes d'art célèbres), par Emile Gebhart, de l'Académie française, Paris, 1906, 1 vol. in-4, orné de 176 gravures.

La Roumanie contemporaine, par André Bellessort, Paris, 1905, 1 vol. in-16.

Trois mois au Kouang-Si. Souvenirs d'un officier en mission, Paris, 1906, 1 vol in-16, avec 16 photographies hors texte.

Deux années au Setchouen. Le Far-West chinois, récit de voyage, étude géographique, sociale et économique, par le docteur A. F. Legendre, médecin-major de 1re classe des troupes coloniales, directeur de l'Ecole de Médecine impériale de Tchentou (Setchouen). Paris, 1905, 1 vol. in-16, accompagné d'une carte et de gravures.

Hinterland Moï, par Paul Patté, avec une introduction de M. le général F. Canonge et une lettre préface de M. le colonel Adam de Villiers, Paris, 1906, 1 vol. in-16, avec une carte et 26 illustrations.

Le Siam et les Siamois, par le commandant E. LUNET de LAJONQUIÈRE. Paris, 1906, 1 vol. in-16

Explorations au Maroc — Dans le Bled es Siba. Mission de Segonzac, par Louis GENTIL, docteur ès-sciences, membre de la Mission. Paris, 1906, 1 vol. in 4, avec 223 figures dans le texte.

L'Envers des Etats-Unis par George MOREAU. Paris, 1906, 1 vol. in-16.

Le Canada. Les deux races, problèmes politiques contemporains, par André SIEGFRIED. Paris, 1906, 1 vol. in-16

L'Argentine au XXe siècle, par Albert MARTINEZ, ancien sous-secrétaire d'Etat aux Finances, et Maurice LEWANDOWSKI, docteur en droit, avec une introduction de Charles PELLEGRINI, ancien président de la République Argentine. Paris, 1906, 1 vol. in-16, avec 2 cartes.

Le Chili de nos jours. Son commerce, sa production, ses ressources, (Annuaire national, 2e année, 1905/06), Paris, 1906, 1 vol. in 8.

De l'Amazone au Pacifique, par la Pampa et les Andes, par Gaston DONNET, Paris, 1906, 1 vol. in-16, orné de 28 photogravures.

Vues d'Amérique, ou la Nouvelle Jouvence, par Paul ADAM. Paris, 1906, 1 vol. in-12.

Les grandes Cultures du Monde, leur histoire, leur exploitation, leurs différents usages. Le riz, la vigne, le froment, le cacao, le café, le thé, le quinquina, le tabac, le sucre, le maïs. Ouvrage publié sous la direction de M. le D Van SOMEREN BRAND, avec la collaboration des plus éminents spécialistes de divers pays, traduit du hollandais par F. RODE. Paris, 1906, 1 vol. in-4, orné de nombreuses gravures en noir hors texte et dans le texte, et de gravures en couleurs hors texte.

Cultures du Midi de la France, de l'Algérie et la Tunisie, par Ch. RIVIÈRE et H. LECQ, introduction par le Dr P. RENARD. Paris, 1906, 1 vol in-12, avec figures intercalées dans le texte.

La Concurrence des Colonies à la Métropole, par Louis CARIO et Ch. RÉGISMANSET, préface par M. Paul BEAUREGARD, membre de l'Institut, député. Paris, 1906, 1 vol. in-16.

Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Lyon, année 1905. Lyon, 1906, 1 vol. in-8, avec graphiques. (Envoi de M. le Président de la Chambre de Commerce de Lyon.)

Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce du Havre; année 1905. Extrait des Procès Verbaux, Lettres, Mémoires, Le Havre, 1906, 1 vol. in-8, accompagné d'une Revue statistique de la Navigation, du Commerce et de l'Industrie. (Envoi de M. le Président de la Chambre de Commerce.)

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIIIe Année. - 3e et 4e Trimestres 1906



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131

1907

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque mois excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs**, excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

L'ÉRUPTION DE LA MONTAGNE PELÉE

à la

MARTINIQUE (1)

(Suite)

La Montagne Pelée était un volcan que tout le monde à la Martinique croyait éteint. Il avait cependant donné des marques d'activité, assez faibles d'ailleurs, en 1792 et en 1851, des fumerolles s'étaient élevées de l'Etang Sec et un peu de cendre avait été projetée au voisinage immédiat du cratère.

De nouvelles fumerolles se montraient en 1890 dans l'Etang Sec : en 1900, la végétation y était détruite sur une assez grande étendue ; mais les observateurs placés sur le Morne La Croix avaient supposé que c'était là le résultat d'un incendie accidentel.

(1) Voir le Bulletin du 2e trimestre 1906.

En février 1902, l'odeur sulfhydrique venant de la montagne, incommode les habitants des hauteurs du Prêcheur. Le 24 avril, une colonne noire de vapeurs et de cendres s'élève de l'Etang Sec jusqu'à 600 mètres de hauteur ; le 25, des cendres fines commencent à tomber au Prêcheur, le 28, on entend de forts grondements. La cendre tombe maintenant en abondance entre Sainte-Philomène et le Prêcheur ; le 2 mai elle tombe sur Saint-Pierre. L'obscurité est presque complète au Prêcheur. Dans la nuit du 4 au 5 mai, de violentes détonations se font au cratère dont le panache de vapeurs est sillonné d'éclairs. Le 5 mai à midi 45, une véritable *lavine* ou coulée boueuse formée par la masse de cendre délayée dans l'eau de l'Etang Sec qui se vide brusquement, se précipite dans la vallée de la Rivière Blanche, recouvrant l'usine Guérin et faisant les 25 premières victimes. Le 7 mai, des crues se produisent dans toutes les rivières du Nord ; la cendre, très abondante, provoque la rupture des arbres à Grand'Rivière et Macouba. Dans la nuit du 7 au 8, une grande crue boueuse emporte une partie des villages du Prêcheur, de la Grand' Rivière et de Basse Pointe. Un lamentable exode de la population du Nord avait commencé ; quelques-uns s'enfuirent à la Dominique ; mais la plupart, 2.000 ou 3.000 personnes, vinrent se réfugier à Saint-Pierre, espérant résister au danger par la force du nombre...

Le jeudi 8 mai, jour de l'Ascension, après un violent orage sur la montagne, le ciel dès le lever du soleil était remarquablement clair, un panache très régulier s'élevait du cratère. On se dirigeait vers les églises, c'était le jour de première communion, lorsqu'à huit heures deux minutes, (heure du câble), se précipita le terrifiant nuage qui, en quelques instants, anéantit Saint-Pierre. En moins d'une minute, toutes les maisons étaient renversées, rasées, les arbres arrachés, tous les habitants de Saint-Pierre (sauf deux)

étaient foudroyés. L'incendie s'allumait en de nombreux points, consommant cette œuvre effroyable de destruction. Les bateaux dans la rade, au nombre d'une vingtaine, étaient démâtés, incendiés, coulés ; la plupart de leurs équipages disparaissaient en même temps. Un seul bateau en fer, le *Roddam* qui avait déjà appareillé, put arriver à Sainte-Lucie avec 25 survivants, tous profondément brûlés et 26 cadavres. Lorsque le croiseur *Suchet*, commandant Le Bris, arriva à 3 heures devant Saint-Pierre, il recueillit quelques matelots brûlés et accrochés à des épaves ; mais il put se convaincre qu'il ne restait pas une seule personne vivante à Saint-Pierre; ses 28,000 habitants ou réfugiés avaient péri.

L'enquête minutieuse à laquelle nous nous sommes livrés, dès notre arrivée, auprès des rares survivants de Saint-Pierre ne nous a rien appris. Des deux survivants de la ville de Saint-Pierre, l'un Cilparis, un prisonnier, était enfermé dans un cachot voûté, à solide porte en fer tournée au S. O. Il a entendu un grand bruit, puis il a été brûlé et a attendu au milieu d'un silence complet que des sauveteurs arrivassent quatre jours après et le délivrent.

C'est là tout ce qu'il sait. L'autre, Compère, est un cordonnier, qui habitait sur le boulevard qui va aux plantations de Saint-James et à Fort-de-France; sa maison était abritée par des rochers très élevés ; il fut brûlé, mais survécut cependant. Lui aussi entendit un bruit « infernal » fait du renversement de toutes les maisons, et aussitôt une obscurité profonde s'établit. En se sauvant, grièvement brûlé, par la route de la Trace ou de Fort-de-France, il vit de nombreux cadavres enlacés, et pas une seule personne vivante. L'embrasement des ruines de Saint-Pierre lui parut général. Le second capitaine d'une goëlette sur rade, *Marie-Sainte,* qui regardait du côté du volcan au moment de la catastrophe, a vu la montagne s'ouvrir du haut en bas, un nuage noir sortir par cette longue crevasse, se

précipiter sur Saint-Pierre et, en moins d'une minute, il avait dépassé la ville qui était rasée et flambait.

Je crois inutile de m'étendre davantage sur ces témoignages. L'affirmation de l'officier de la *Marie-Sainte* croyant que la montagne s'était ouverte pour vomir un nuage destructeur sur Saint-Pierre, s'explique aisément d'après ce que vous savez déjà sur les nuages denses. Une éruption paroxysmale s'était produite, et le nuage franchissant en moins de deux minutes les 8 kilomètres qui séparaient le cratère de Saint-Pierre, passait comme une trombe sur la malheureuse ville qu'il anéantissait et poursuivait sa course dévastatrice jusqu'à la pointe du Carbet où il s'arrêtait.

Nous avons pu établir que l'œuvre de destruction n'avait pas demandé une minute, probablement une trentaine de secondes. Et cependant l'anéantissement était complet.

Le quartier du vieux fort situé au Nord de la Roxelane était complètement rasé et il était devenu un plateau uni, couvert de cendres, où l'on n'apercevait, en juin, aucune trace de constructions. Toutes les maisons de Saint-Pierre étaient renversées ou rasées ; les murs faisant face au cratère étaient coupés au ras du sol ; les murs orientés dans la direction du volcan étaient parfois conservés sur plusieurs mètres de hauteur ; les arbres étaient renversés, brisés ou déracinés et couchés du côté opposé au volcan. Le phare de la place Bertin, tour circulaire construite en excellents matériaux de un mètre d'épaisseur, était rasé ; une lourde statue en fonte de la Vierge, située près du fort Sainte-Marthe, avait été enlevée de son piédestal, entraînée et précipitée contre le sol, à près de 10 mètres de sa base.

Tout le monde s'est demandé avec angoisse si la mort avait été longue à venir pour les infortunés habitants de Saint-Pierre. On peut affirmer qu'elle a été foudroyante. La pression énorme qui suffisait à renverser les édifices les plus solides et les mieux construits, n'était-elle pas capable

à elle seule d'anéantir des organismes aussi fragiles que les nôtres ? La température élevée, les cendres, l'effondrement général des maisons, les débris de toute nature transformés en projectiles, auraient d'ailleurs achevé rapidement cette œuvre effroyable de destruction. Mais la position des cadavres souvent dans des poses naturelles excluent toute idée de frayeur ou de souffrance, la quantité de corps trouvés dans l'attitude assise, indiquent une mort instantanée, par ignition. Les brûlures des cadavres découverts étaient superficielles, les habits avaient disparu, les cheveux brûlés, la peau un peu roussie et recouverte d'un enduit noirâtre fait de cendre boueuse, qui empêchait de reconnaître la race du cadavre. Dans les maisons incendiées, au contraire, les cadavres étaient calcinés, mais on peut affirmer que ces brûlures sont arrivées *post mortem*.

Il n'en a pas été de même malheureusement dans la zone périphérique, bordant l'aire de destruction totale occupée par Saint-Pierre. Là, les phénomènes avaient une intensité beaucoup moindre, beaucoup de maisons et d'arbres sont restés debout, mais, près de la zone centrale, tous les êtres vivants ont péri, après une agonie cruelle, des suites de leurs brûlures tant extérieures qu'intérieures; les voies respiratoires et les premières voies digestives étaient en effet détruites par la vapeur d'eau et la cendre chaude du nuage. Témoin, Landes, le professeur d'histoire naturelle, si estimé du lycée de Saint-Pierre, qui fut trouvé dans le bassin de sa maison aux Trois-Ponts, à 2 kilomètres de Saint-Pierre, sur la route du Morne-Rouge, à trois heures du soir, toute la chair à vif et qui mourut dès qu'on lui eut donné une gorgée d'eau. Le malheureux, sur le point de mourir, demandait l'explication de ce qui s'était passé. Un peu plus loin encore de la zone centrale, le nombre des morts est resté élevé, mais beaucoup de gens ont été soignés et guéris.

La zone de destruction totale dans laquelle tous les êtres vivants ont été tués, tous les objets en saillie renversés, s'étend autour du cratère sur un rayon de 2 kilomètres 500, puis sur une longueur d'environ 15 kilomètres dans un secteur d'environ 70° d'ouverture, allant de la rivière Lamarre à la grande anse du Carbet. Les éruptions du 16 et du 20 ont eu sensiblement la même extension, les autres n'ont pas atteint Saint-Pierre.

Pourquoi l'existence de ce secteur si tristement privilégié ? La topographie de l'Etang Sec suffit à l'expliquer. Lorsque l'explosion du 8 mai se produisit, une partie des vapeurs et des cendres projetées verticalement forma un immense nuage noir sillonné d'éclairs et qui jeta la panique dans toute l'ile, bien qu'il fut inoffensif. Le Morne La Croix sauta presque tout entier ; il perdit 120 mètres de hauteur. Une autre partie des vapeurs, la plus importante, constitua un énorme nuage dense qui tendit à se répandre dans toutes les directions autour du cratère, mais la muraille verticale de 300 mètres de hauteur des parois Nord-Est et Sud de l'Etang Sec brisèrent la force expansive du nuage qui n'alla pas au-delà de 2 ou 3 kilomètres. Dans la partie Sud-Ouest, l'échancrure, correspondant à la haute vallée de la rivière Blanche, laissa passer toute l'éruption qui fut concentrée en quelque sorte dans ce secteur. Lors de l'éruption du 30 août 1902, aussi violente que celle du 8 mai, le point d'émergence des éruptions s'était surélevé et l'éruption s'étendit sur un rayon de 4 à 5 kilomètres, détruisant le Morne-Rouge et l'Ajoupa Bouillon qui n'avait pas encore été atteint, mais n'arriva pas jusqu'à Saint-Pierre.

D'après la forme actuelle du cratère, des éruptions semblables atteindraient probablement les localités de Basse Pointe, Macouba, Grand'Rivière, habitées par 10.000 personnes environ.

L'île entière reçut de la cendre lors de l'éruption du 8 m

et des éruptions ultérieures, mais n'eut pas trop à en souffrir, sauf cependant le village du Prêcheur, en partie détruit par l'inondation du 8 mai et dont les dernières maisons furent ensevelies sous les cendres accumulées par l'alizé.

Grand'Rivière et Basse Pointe ont aussi gravement souffert des inondations de mai 1902; toutes les maisons voisines du torrent ont été emportées à Grand' Rivière, une barre plus dangereuse encore s'est établie. Les effets ont été plus accusés à Basse Pointe, beaucoup de maisons ont été emportées. Un brise lames récemment achevé, est aujourd'hui à sec.

Les inondations dans cette région du nord se sont produites au moment des éruptions : la cendre accumulée formait en certains points des barrages qui étaient emportés, à un moment donné, avec une violence dont nous avons eu de tristes exemples en France. Les inondations persistent encore par suite du déboisement total de la montagne par les éruptions, et se reproduiront aussi longtemps que la végétation et les forêts n'auront pas tapissé les pentes.

On s'est demandé si toutes les précautions avaient bien été prises pour éviter une pareille catastrophe. Une commission locale avait été nommée dans les premiers jours de mai, et ses avis ont contribué à rassurer la population et à la maintenir à Saint-Pierre. Peut-on l'incriminer ? Non, parce qu'elle a agi de bonne foi, d'abord, la mort de la plupart de ses membres le prouve assez, et, ensuite, parce que à cette époque, il était impossible de prévoir une pareille destruction. Les catastrophes provoquées par les volcans étaient exclusivement attribuées aux projections de blocs, aux chutes de cendres, aux coulées de lave et aux coulées boueuses. Saint-Pierre était trop éloigné du volcan (le centre de la ville était à 9 kilomètres à vol d'oiseau du cratère) pour redouter les projections. Il était trop éloigné des vallées de la rivière Blanche et de la rivière Sèche, dépendant

de la Montagne Pelée, pour souffrir des coulées de lave. La chute des cendres était en somme assez bénigne, si elle était désagréable et incommode, elle ne présentait pas encore un caractère de danger pour la ville. Son épaisseur était au maximum de 10 centimètres au moment de la catastrophe, et si la chute s'était aggravée, ont aurait eu tout le temps, comme à Herculanum et Pompéi, d'évacuer la ville.

On ne connaissait pas les nuées ardentes ou nuages denses, M. Fouqué les avait bien signalées, dans un article de revue, d'après une tradition conservée aux Açores; mais elles étaient ignorées de la plupart des géologues. Il a fallu les observations de la mission scientifique française, surtout celles de M. Lacroix pendant l'hiver 1902, pour les faire entrer dans la science.

Peut-on espérer que l'expérience si cruelle du passé profitera à l'avenir pour la Martinique? Je crois pouvoir, pour le présent, vous répondre affirmativement. J'ai pu distinguer en effet, pendant mon long séjour à la Montagne Pelée, un certain nombre de phases différentes d'activité caractérisées chacune par des phénomènes très apparents. Ces phases sont assez nettes pour que M. Bonhoure, l'éminent gouverneur actuel, ait pu le 13 juin 1905, malgré une activité assez forte, s'opposer à l'évacuation du nord de l'île qui lui était demandée, en se basant sur l'échelle des phénomènes volcaniques que je lui avais laissée 15 jours avant, au moment de mon départ. Les phénomènes précurseurs des fortes éruptions n'apparaissaient pas encore. Mais s'ils survenaient il faudrait obtenir l'évacuation effective de la zone dangereuse du Nord et du N. E. par les 10.000 personnes environ qui s'y sont réinstallées. L'expérience m'a montré qu'il était très difficile de décider les habitants à quitter leur case; il faut pour cela posséder sur eux une autorité réelle, autorité faite de science vulcanologique reconnue, d'estime et aussi

d'un vague respect pour le gri-gri ou le « Quimboi », que celui qui surveille le volcan doit certainement posséder.

Mais en dehors de l'évacuation difficile à obtenir, ou d'une fuite précipitée et le plus souvent inutile au moment d'un paroxysme, il y a un moyen d'éviter de nouvelles hécatombes humaines. J'ai constaté en effet que les éruptions ou leur agent actif, les nuages denses, n'affouillaient pas, qu'ils rasaient exclusivement tout ce qui était en saillie sur le sol. Des caves bien closes, permettraient certainement à ceux qui s'y refugieraient à temps, de braver une éruption. A la Martinique, il n'existe pas de caves, mais chaque habitation possédait autrefois un abri bien clos, peu en saillie, que l'on appelait « case à vent » car il servait d'abri pendant les cyclones, si fréquents dans cette région.

Les rares cases à vent de la zone dévastée ont été retrouvées intactes; au Parnasse, près de Saint-Pierre, on a même trouvé une poule vivante, deux jours après la catastrophe, couvant tranquillement ses œufs alors que tout avait péri aux environs.

J'ai insisté par tous les moyens en mon pouvoir pour que chaque maison de la zone dangereuse soit pourvue d'une case à volcan, simple tranchée couverte et fermée. Ces cases à volcan en qui j'ai une confiance absolue, ne sont pas aussi répandues que je l'aurais désiré, elles sont cependant le seul moyen de rendre cette région du nord habitable sans danger pour les personnes.

Pour apprécier les phénomènes volcaniques, il faut de toute nécessité, les observer d'une manière continue, c'est ce but que remplit l'observatoire créé par M. Lacroix au Morne des Cadets, que j'ai dû faire reconstruire totalement après le cyclone du 8 août 1903 qui l'avait complètement rasé.

Cet observatoire a été dirigé pendant deux ans, avec une intelligence et un dévouement qui n'ont pas encore reçu leur

récompense, par le capitaine d'artillerie coloniale Perney. Le service de surveillance, depuis mon départ de la Martinique, a été confié à M. Guinoiseau qui, pendant deux ans, a dirigé le poste d'Assier et qui m'envoie chaque mois le détail des observations relatives au volcan.

L'observatoire est pourvu de sismographes très sensibles qui enregistrent fréquemment des tremblements de terre. Il faut espérer qu'ils en auront rarement à enregistrer de semblables à celui du 16 Février dernier, qui a causé des dégâts sérieux à la colonie, surtout à Fort-de-France.

Les journaux ont annoncé à ce moment une recrudescence de l'activité du volcan ; cette recrudescence a été insignifiante, il n'y a même pas eu de nuages denses, mais on a exagéré par suite de la croyance erronée en une corrélation entre les tremblements de terre et les éruptions volcaniques. Ces deux phénomènes sont sans doute liés à une même cause initiale, l'instabilité de l'écorce terrestre. La Terre se refroidit et par suite se contracte, diminue de volume. L'écorce superficielle doit se plisser pour rester appliquée contre le noyau interne, peut-être liquide, mais les plissements n'affectent que certaines zones, d'autres s'effondrent en masse. Sur les bords de ces fosses d'effondrement apparaissent des volcans. De plus ces zones faibles, par suite des tassements qu'elles subissent fréquemment, sont des régions à tremblements de terre. Le tremblement de terre est généralement le contre-coup superficiel d'un tassement dans la profondeur. Une de ces fosses d'effondrement est constituée par la mer des Antilles qui, à une époque géologique relativement récente, n'existait pas, elle était un continent Cette région a subi un effondrement de 4.000 mètres, aussi ses bords sont-ils jalonnés par des volcans et affectés d tremblements de terre. Il en est de même pour la côte orie tale du Pacifique. C'est à cette situation tristement privil

giée que San Francisco et, il y a quelques jours, Kingstown à la Jamaïque, doivent leur destruction.

Depuis le mois de juin 1905 le volcan est beaucoup plus calme et il ne manifeste son activité que par un faible dégagement de vapeurs ; la végétation envahit ses pentes.

Un service de surveillance beaucoup plus sommaire (un homme monte chaque semaine prendre les températures) a été organisé à la Guadeloupe où un volcan, La Soufrière, identique à celui de la Martinique, émet des fumerolles d'une manière continue. De nouvelles fumerolles en voie de croissance situées au Sud du dôme de la Soufrière, au col de de l'Echelle, indiquent sans doute l'emplacement du cratère de la prochaine éruption, qui, il faut l'espérer, est encore bien éloignée, mais qui anéantirait, comme l'a été Saint-Pierre, le Camp-Jacob, résidence fort agréable du Gouverneur, Gourbeyre, Basse-Terre la capitale de l'île.

A Saint-Vincent, la Soufrière a eu des éruptions, aux mêmes époques que celles de la montagne Pelée et absolument semblables. Les phénomènes de dévastation y sont identiques. Le cratère est plus profond, plus grand (600 mètres de profondeur et 1 kilomètre de diamètre) et plus impressionnant que celui de la Martinique. Il ne s'y est pas formé de dôme. S'il n'y a pas eu autant de victimes à Saint-Vincent qu'à la Martinique, c'est que la capitale, Kingstown, se trouve dans le Sud et qu'il n'existait autour du cratère que des localités peu importantes.

Je ne vous parlerai pas des nombreux volcans de l'Amérique Centrale (Santa-Maria au Guatemala, Izalco au Salvador, Colima au Mexique), qui étaient en éruption en même temps que la Montagne Pelée, entourant la mer des Antilles d'un cercle de feu. Je ne les ai pas explorés mais, d'après les faits publiés, les phénomènes ont été les mêmes dans tous ces volcans andésitiques ; les nuages denses ont existé partout et partout ont fait des victimes.

Les éruptions des Antilles avaient fait naitre des inquiétudes au sujet des volcans si pittoresques et si nombreux du Massif Central dont beaucoup, le Puy-de-Dôme, le Puy Chopine, le Mont-Dore, le Cantal, le Puy Griou et tant d'autres, ressemblent d'une manière si parfaite à la Montagne Pelée. Je crois que nos volcans sont éteints, tandis que ceux des Antilles, en dehors des périodes paroxysmales, persistent à l'état d'activité ralentie, de solfatares, tels ceux de la Guadeloupe, de la Dominique, de Sainte Lucie. Le repos de nos volcans est déjà bien ancien et il pourra assurément cesser, mais à une époque que rien encore ne nous permet de prévoir. Nos descendants — rien ne fait en effet supposer que nous pourrons assister à ces spectacles inoubliables — seront d'ailleurs prévenus par de nombreux phénomènes : élévation de température et modifications des sources thermales, grondements, apparitions de fumerolles, etc., qui les mettront en garde.

Bien que cette causerie soit déjà trop longue et que je risque de lasser votre patience, je ne peux abandonner le sujet sans vous indiquer en quelques mots la place qu'occupent les éruptions de la Montagne Pelée dans l'ensemble des manifestations volcaniques. Il y a quelques mois encore, bien que l'on pressentit la vérité, on considérait les dernières éruptions de la Montagne Pelée comme des exceptions. M. Lacroix, à la suite d'une mission qui lui a permis de suivre toute l'éruption du Vésuve en 1906, vient de préciser, dans un mémoire fondamental et qui restera classique, la série des paroxysmes volcaniques. Il démontre clairement que la caractéristique des éruptions n'est pas fournie par la composition chimique du magma, mais seulement par l'état de viscosité de la lave au moment des paroxysmes.

Lorsque le magma est très fluide et s'écoule comme un liquide parfait, il ne se produit aucune explosion violente ;

c'est le type Hawaïen fourni par les volcans de l'archipel d'Hawaï (Mauna-Loa et Kilauea).

Avec une lave un peu moins fluide, il se produit des explosions qui projettent des parties de magma fondu retombant sous formes de « bombes » ovoïdes, arrondies ; c'est le type « Strombolien » tiré du mode d'activité normale du Stromboli et qui a été si fréquemment réalisé en Auvergne. L'éruption actuelle du Mauna-Loa semble appartenir par exception, à ce type Strombolien.

Si le magma est très visqueux au moment de l'éruption, soit par suite de refroidissement superficiel de la lave, soit par suite de sa viscosité, des fragments de lave anguleux, souvent consolidés, sont projetés par de violentes explosions qui entrainent en même temps de la lave pulvérisée à l'état de cendre. C'est le type « vulcanien» tiré de l'éruption de Vulcano en 1888-1889. Ce mode n'offre le plus souvent qu'une période paroxysmale très courte ; dès que la carapace superficielle de lave a été projetée, la lave plus fluide s'écoule et l'éruption se termine assez vite. C'est le cas du Vésuve en 1906.

Mais si la lave est particulièrement visqueuse, la vapeur d'eau éprouve toujours la même difficulté à s'échapper, la lave ne s'écoule pas, se consolide au fur et à mesure dans le cratère. L'éruption, très longue, est une suite de violentes explosions entrainant à chaque fois de telles quantités de lave pulvérisée à l'état de cendre, que l'émulsion de vapeur d'eau et de cendre, excessivement lourde, ne s'élève plus verticalement mais se déplace horizontalement avec la vitesse effrayante des nuages denses. C'est là le type si meurtrier des éruptions de la Montagne Pelée qui semble avoir été la règle pour les éruptions anciennes de ce volcan alors qu'on n'en connaissait pas d'exemple historique ailleurs.

J'ai laissé de côté, faute de temps, bien des questions

intéressantes, j'ai dû me borner à mettre en relief les caractères si spéciaux des éruptions de la Montagne Pelée. Il faudrait un véritable cours pour épuiser le sujet.

Il ne serait pas moins intéressant de montrer avec quelle rapidité, grâce au concours de tous et au crédit que beaucoup d'entre vous sans doute ont bien voulu lui faire, la Martinique s'est relevée de cette catastrophe. Si le deuil reste au cœur des nombreuses familles éprouvées, la confiance est revenue, avec raison, je crois ; la végétation renait jusque sur les pentes du volcan et la vie a repris son cours normal dans cette colonie si féconde.

Vous me permettrez de vous remercier de l'attention soutenue que vous avez bien voulu m'accorder et de témoigner à la Société de Géographie Commerciale du Havre, à son éminent président M. Dupont, à son actif secrétaire général M. Loiseau, toute ma reconnaissance pour l'honneur qu'elle m'a fait en me chargeant de cette conférence. Votre présence en aussi grand nombre dans cette salle pour écouter un sujet qui depuis longtemps n'est plus d'actualité, montre combien vivace est le souvenir de l'effroyable tragédie de Saint-Pierre, quelle profonde et douloureuse pitié elle éveilla en vous. Mais elle montre aussi que le magnifique élan de solidarité qui entraina l'Univers entier au secours des malheureuses victimes de la Montagne Pelée, se renouvellerait dans des circonstances semblables, et c'est une constatation réconfortante que cette coalition des forces généreuses de l'humanité contre les forces brutales de la nature.

JEAN GIRAUD

Maitre de Conférences à l'Université de Clermont-Ferrand

L'ESPAGNE

Légendaire, Pittoresque et Anecdotique (1)

Mesdames, Messieurs,

Ne vous semble-t-il pas, par ces temps que nous traversons, qu'il ferait bon de se rendre dans le Midi ? Nous allons donc, si vous le voulez bien, faire un voyage dans le Sud. Nous allons descendre vers le soleil, nous allons vagabonder dans la lumière et l'azur. Nous allons, durant quelques instants, tâcher d'oublier le brouillard, les pluies, la boue et le froid. Nous allons admirer ce pays merveilleux, cette terre d'épopée qui s'appelle l'Espagne.

Je voudrais vous rendre amoureux, tous, de cette contrée magnifique qui satisfait à la fois l'intelligence, l'imagination, l'esprit et le cœur. Je voudrais qu'en sortant d'ici, votre décision fût prise et que vous déclariez tous : c'est là que je ferai mon prochain voyage.

Il n'est point très facile, je le sais, de visiter l'Espagne. Il est bon, pour se lancer de l'autre côté des Pyrénées, de n'être pas pressé, les communications y sont d'une lenteur désolante. On conte qu'un jour, sur une ligne d'Andalousie, deux amis causaient, l'un était accoudé à la portière d'un wagon, l'autre, à pied, accompagnait le train en marchant au bord de la voie. Après quelques minutes de conversation, le piéton souleva son chapeau et dit : « Je vous demande

(1) Conférence faite le 14 Décembre 1906 devant la Société de Géographie Commerciale du Havre.

pardon ; mais je suis un peu pressé ; vous m'excuserez si je passe devant. » Et accélérant légèrement le pas, il laissa le convoi derrière lui... Il y a là sans doute, quelque exagération, mais pas si grande que l'on pourrait le croire.

Le confortable aussi, en dehors des grandes villes, est parfois sommaire, les matelas ressemblent à des planches en cœur de chêne, et les draps apparaissent souvent assez semblables à des mouchoirs de poche. Il se peut aussi que la nourriture occasionne quelques souffrances aux palais délicats. Sa base principale est l'huile rance. Et ceux qui se refuseraient d'y goûter devront se résigner à sentir son odeur pénétrante qui se glisse partout et dont ils ne sauraient, même au prix de mille peines, protéger leurs narines délicates.

On se consolera en mangeant tous les jours de merveilleuses oranges, toutes fraîches cueillies, juteuses et parfumées et qui semblent vous faire passer dans la gorge un rayon du soleil qui les a mûries.

Et puis, les voyageurs sérieux, ceux qui ne reculent pas devant une peine lorsqu'elle doit leur procurer un plaisir, feront fi de ces vétilles, les joies qu'ils ressentiront leur enlèveront le souci de ces quelques ennuis.

En somme, pour visiter l'Espagne, il faut avoir un estomac solide, de bonnes jambes, un caractère aimable et conciliant, quelque sens pratique, une patience éprouvée, et un peu de cette philosophie qui se console d'un mal en se félicitant qu'il n'ait pas été pire.

Ce sont là des qualités que vous avez tous. Nous allons donc partir en examinant tout d'abord sur la carte le trajet que nous allons parcourir.

Après quelques instants d'arrêt à Biarritz et Fontarabie qui sont pour la plupart d'entre vous de vieilles connaissances, nous filons directement sur Burgos, dans la vieille Castille, pour descendre ensuite sur Madrid, la seule capi-

tale qui marque à peu près le centre exact du pays qu'elle dirige. Puis nous visiterons Tolède, l'ancienne et glorieuse capitale, Cordoue, la ville fleurie, Séville, la ville joyeuse, et Cadix, la ville blanche. Nous suivrons la côte pour atteindre Tarifa, pointe extrême de l'Espagne, et ensuite, Algésiras. Là, nous nous embarquerons pour Tanger, une petite pointe au Maroc devenant nécessaire lorsqu'on passe si près de l'Afrique. De Tanger, nous viendrons débarquer à Gibraltar, le rocher anglais, pour remonter sur Ronda, une merveille de petite ville pittoresque, et redescendre sur Malaga que tous connaissent pour avoir vu son nom, au moins sur une bouteille. De là, nous nous dirigerons sur Grenade, la perle de la péninsule, la ville admirable qu'un poète affirme être un morceau du ciel tombé sur la terre. Nous continuerons ensuite sur Lorca et Murcie, la ville alanguissante et molle. Suivant toujours le littoral, nous passerons à Elche, célèbre par ses palmiers orgueilleux, à Alicante, voluptueusement étendue sur les bords d'une mer bleue, à Valence, la patrie des oranges, et à Sagonte, la ville antique qu'Annibal détruisit autrefois. Puis nous rentrerons dans les terres pour arriver à Sarragosse, la ville héroïque, qui sera notre dernière étape.

Tout le monde connait Biarritz, la mer et les rochers. Rochers magnifiques, rochers pittoresques, mais qu'il faut mieux voir l'été. En passant au printemps, on assiste aux réparations, on constate qu'un ciment habilement appliqué est nécessaire pour réparer les dégâts causés par les caresses un peu brutales des vagues. Et cela enlève quelques illusions, c'est cependant une des choses les plus nécessaires à la vie.

Arrivons à Fontarabie. Cette curieuse petite ville avec ses vieilles portes fortifiées, ses rues étroites et ses maisons anciennes, nous donne déjà une idée très nette de l'Espagne où nous allons entrer.

Sa grande rue, avec ses toits en saillie nous apporte

comme un avant-goût de ce que nous verrons à Tolède e à Séville. Sans nous attarder, nous descendrons sur Burgos.

La ville du Cid. Nous voici sur la promenade de l'Espolon encore privée de ses feuilles, car Burgos est une des villes les plus froides d'Espagne.

Au bout de l'Espolon se trouve l'arc de Sainte-Marie, et juste en face, le pont sur l'Armanzon. L'architecture de cètte porte est curieuse. Parmi les six statues, on remarque celle de Charles-Quint et surtout celle du Cid, le grand général qui fournit à Corneille une si belle tragédie. Mais si le Cid était un grand général, il faut reconnaître qu'il avait parfois, pour se procurer de l'argent, des moyens singuliers. Il eut un jour besoin de deux mille pièces d'or. Le but était louable, il s'agissait de lever des troupes pour combattre les Maures. Or, le Cid avait des idées larges; il pensait volontiers qu'à une époque troublée, alors qu'il s'agissait de découdre quelques infidèles, il fallait voir la fin et non pas les moyens. C'est pourquoi il mit dans un grand coffre de fer, de nombreuses ferrailles et de lourds cailloux. Puis, muni de ce coffre, que portaient avec peine quatre vigoureux serviteurs, il se rendit chez un usurier et lui affirma qu'il contenait des bijoux précieux et de la vaisselle d'or. Et l'usurier, d'une naïveté qu'on rencontrerait difficilement de nos jours, avança deux mille pièces d'or sur un gage qui en valait bien deux... Ce coffre fameux a été conservé. On peut le contempler dans la salle du chapitre de la cathédrale ; la relique est curieuse, bien que peut-être un peu inattendue, car en somme, ce coffre a servi à voler. L'ironie des choses se manifeste parfois...

Voici le monument du Cid. La maison du noble Espagnol s'élevait à cette place. Chimène habita cette maison et y fut souvent délaissée. La vaillante fille qui s'offrit, suivant Corneille, au duelliste heureux qu'elle aimait, s'aperçut bien vite que le mariage d'amour n'est pas toujours la forteresse

lu vrai bonheur. Elle n'eut que des joies fugitives et mourut très pauvre, dans une simple maisonnette. Son mari, le célèbre Campeador, eut une fin plus pittoresque et dénuée de banalité. Il trouva moyen, en effet, de gagner une bataille après sa mort. Le fait doit être unique dans l'histoire et mérite d'être conté. Le Cid, épuisé depuis longtemps, s'éteignit un soir dans sa tente, la veille d'un grand combat. Annoncer cette mort, c'était préparer la défaite; aussi son écuyer la dissimula avec soin. Bien plus, le lendemain, au moment où l'action s'engageait, il habilla le cadavre de l'armure la plus étincelante et lui mit dans la main sa plus lourde épée. Puis il le campa, solidement attaché, sur le plus fougueux destrier. Et le Cid, mort depuis quinze heures, chargea les infidèles à la tête de ses troupes. Le cadavre fut d'une témérité folle. Il montra un mépris absolu du danger. On ne voyait que lui dans les plus épaisses mêlées et il semblait insensible, comme vous le pensez bien, aux plus terribles estocades. Epouvantés, les ennemis s'enfuirent, laissant sur le terrain des milliers de morts et vingt-deux de leurs chefs. Et voilà comment le Cid Campeador remporta, quinze heures après avoir cessé de vivre, la plus belle victoire de son existence.

Voici maintenant la maison du Cordon, aujourd'hui la capitainerie générale, autrefois le somptueux palais du connétable Velasco. Les armes du connétable sont enfermées dans le cordon de Saint-François et cela donne à la porte un aspect original et singulier.

Nous allons maintenant à la cathédrale que l'on aperçoit out au bout d'une rue, avec une de ses tours si prodigieusement sculptées.

Voici l'entrée principale de ce monument merveilleux, impressionnant, que Philippe II déclarait une création des anges et non une œuvre des hommes. C'est peut-être, comme extérieur, la plus belle cathédrale de l'Espagne. On éprouve, en la

contemplant,un sentiment profond et curieux d'impossible réalisé. Et comme nous admirions, éblouis par tant de grandeur, un mendiant s'approcha,et nous dit : «Senores,donnez une petite aumône, « mi limosnita » pour payer la joie que vous avez à voir la belle église.»La formule était ingénieuse, le pauvre eut une pièce blanche.

L'ensemble est une véritable dentelle. Pour décrire cette chose inouïe, il faut se reporter à Théophile Gautier :

« Une foule innombrable de statues de saints, d'archanges, de rois, de moines, anime toute cette architecture, et cette population de pierre est si nombreuse, si pressée, si fourmillante,qu'elle dépasse à coup sûr le chiffre de la population en chair et en os qui occupe la ville.. »

Et l'intérieur de cet admirable chef-d'œuvre ne le cède en rien à l'extérieur. « C'est, dit Théophile Gautier, un gouffre de sculptures, d'arabesques, de statues, de colonnettes,de nervures, de lancettes, de pendentifs,à vous donner le vertige. On regarderait pendant deux ans, qu'on n'aurait pas encore tout vu. C'est touffu comme un chou, fenêtré comme une truelle à poisson; c'est gigantesque comme une pyramide et délicat comme une boucle d'oreille de femme. Et l'on ne peut comprendre qu'un semblable filigrane puisse se soutenir dans l'air depuis des siècles... »

La chartreuse de Miraflores est tout auprès de Burgos. Devant un retable superbe, se trouve les deux plus riches tombeaux de marbre qui se puissent voir en Espagne. Ils abritent Jean II et Isabelle de Portugal, sa seconde femme.

Nous arrivons à Madrid. Nous voici sur la place d'Orient, devant le palais royal. Cette place fut faite par Joseph Bonaparte, alors qu'il était roi d'Espagne. Ce prince appréciait le grand air. Le palais lui sembla étouffé par les maisons trop proches. Le remède fut énergique et prompt. Quelques centaines de maçons furent appelés et,sur les ordres du roi, ils abattirent une église, cinq cents maisons et six couvents.

La place d'Orient était créée. C'est sur la place d'honneur du palais que la parade a lieu chaque matin à 10 heures. Le roi y assiste souvent du haut d'une terrasse. Le palais royal est grandiose. Il date de 1738, et il coûta la modeste somme de soixante-quinze millions.

Comme nous sortions du palais, nous rencontrâmes justement le jeune roi. Déjà, nous l'avions vu la veille, jour de Pâques, en grand costume de gala, se rendant à l'office dans la chapelle du palais. Il est sympathique ce jeune roi. Sa fierté d'Espagnol est souriante et bonne. Nous le voyons ici conduisant sa mère et sa sœur vers le parc du palais. Alphonse XIII, paraît-il, conduit remarquablement bien, d'une main très souple et très ferme. Il faut lui souhaiter de diriger avec la même aisance le char plus lourd de l'Etat.

La place Mayor avec la statue de Philippe III, grimpé sur un cheval à croupe volumineuse, est complètement fermée. On y accède par quatre entrées couvertes que surmontent des maisons. Elle servait autrefois à tous les usages. Cinquante mille personnes pouvaient s'entasser aux balcons qui l'entourent. On y vit des tournois, des exécutions, des courses de taureaux, des autodafés et des béatifications de saints. Le 30 juin 1680, on y brûla soixante-dix hérétiques et durant douze heures, le roi Charles II, la reine et toute la cour assistèrent à ce charmant spectacle.

Le pont de Tolède est un superbe pont tout en granit sculpté. Dessous passe le Manzanarès, une rivière singulière dont l'originalité consiste à ignorer ce que c'est que l'eau. Elle ne contient que du sable remarquablement sec, ce qui fit dire à un voyageur facétieux « que les Espagnols qui dépensent tant d'argent pour construire des ponts, feraient bien d'en garder un peu pour construire des rivières». Et Alexandre Dumas, comme on lui apportait un verre d'eau, un jour qu'il avait très soif, déclara : « Non, portez-le plutôt au Manzanarès, il en a bien plus besoin que moi. »

Il est bon d'ajouter, pour être impartial, que certains Espagnols affirment que le Manzanarès est un fleuve magnifique et puissant. Seulement,par une bizarrerie dont on rencontre peu d'exemples, l'eau coule en dessous. Et alors on a construit un pont pour le cas,toujours attendu,où l'eau, revenant à des habitudes moins spéciales, se mettrait à couler en dessus.

Un jour cependant, jour célèbre dans les fastes du Manzanarès, un homme s'y noya. C'était un ivrogne. Il voulut, chose habituelle et facile, traverser la rivière ; mais comme il y avait ce jour-là, une très forte crue, il se trouva qu'il eut de l'eau jusqu'à la cheville. Epouvanté,il voulut se mettre à la nage ; une congestion le prit comme il barbottait dans le sable, et il mourut là, sur le ventre, dans les cinq centimètres d'eau où sa figure s'enfonçait.

Nous allons nous rendre maintenant au spectacle national de l'Espagne. Nous allons voir ce spectacle sanglant qui révolte les âmes sensibles et épouvante les être timorés. Nous allons assister à une course de taureaux. Sur le chemin de l'arène,nous trouvons la banque d'Espagne, immense bâtiment récemment terminé.

Puis on arrive à la fontaine de Cybèle, taillée dans un seul bloc de pierre. Les Français, lors de l'occupation, voulurent l'emporter, et pour y parvenir, ils la scièrent en trois. Les morceaux furent encore trop lourds et ils durent y renoncer.

Nous voici devant les arènes, le jour de Pâques,où a lieu la première course de la saison. On commence à y arriver. Des gardes à cheval assurent le service d'ordre. Tout un monde de marchands d'eau,de vendeurs d'oranges,de distributeurs de programmes, de mendiants, sont déjà là. Le concert de cris est assourdissant. Le temps est magnifique, le soleil radieux, les affaires seront bonnes.

Nous sommes entrés dans la plaza, et d'une fenêtre du

premier, nous assistons à l'arrivée du public qui se presse de plus en plus. Il faut avoir assisté au Grand-Prix de Paris pour se faire une idée de l'animation prodigieuse de la route. De brillants équipages, de simples fiacres, des omnibus, d'immenses chars à bancs, des tramways, se pressent, se bousculent et s'accrochent. Tout ce qui peut rouler à Madrid, parcourt ce jour-là le chemin des arènes. C'est un défilé à la fois brillant et lamentable, luxueux et misérable. La manola à la jupe voyante, à la mantille blanche, y côtoie la pauvre fille en châle, qui n'a pas mangé pour avoir un billet.

On ne peut concevoir la frénésie des Espagnols pour les courses de taureaux, ils engagent leurs matelas pour avoir l'argent nécessaire. Et sous la porte d'entrée, toujours le flot se précipite, houleux, compact, perpétuel. On se demande où tout cela tiendra. Mais il faut se souvenir que les arènes immenses contiennent douze mille spectateurs. Pas une place ne restera libre, pas un coin ne demeurera inoccupé.

Tout le monde est placé. La course commence et les quadrilles font leur entrée. En avant, les matadors et les capeadors, puis les picadors à cheval, et enfin les garçons de service, surnommés « singes savants ». Après avoir vu l'ensemble de la quadrille, nous allons examiner le détail.

Derrière l'alguazil qui vient demander au président la clef du toril, marchent les trois plus célèbres toreros espagnols : Fuentes, Bombita et Algabeno. Ces virtuoses de l'art tauromachique, touchent de cinq à six mille francs par course. Ils battent, comme émoluments, les records des plus fameux ténors. Leurs costumes sont éclatants, tout en soie de couleur vive, rouge, verte, jaune, bleue, que recouvrent d'épaisses broderies d'or.

Les picadors, montés sur de maigres haridelles, ont leurs jambes gaînées de bois, de forts étriers leur protègent les

pieds et un chapeau large et très dur met leur tête à l'abri des chocs trop violents, lorsque le taureau les renverse. Jeter son chapeau au moment d'attaquer le taureau est, pour le picador, un véritable trait de courage. Sur le front des chevaux, on peut apercevoir le bandeau qui leur cachera les yeux pour les empêcher de fuir à l'approche du taureau. Ces pauvres bêtes se laisseront ainsi plus facilement éventrer et leurs cadavres, toutes les tripes au vent, seront avant peu étendus sur le sol.

La course est commencée ; le taureau est lâché dans l'arène. Ahuri par le soleil, le bruit, les cris, il a tout d'abord des mouvements désordonnés et furieux, il bondit comme un fou. Il ne sait où courir devant toutes ces capes rouges qui s'agitent près de lui. Au hasard, il se précipite ; mais l'homme a sauté de côté, et derrière l'étoffe qui glisse sur ses cornes, le taureau ne trouve que le vide. Son ennemi, léger, s'est prestement dérobé.

Et le taureau se venge en déchirant la capa de ses sabots et de ses cornes. Quelquefois, agile comme un cheval de course, il saute la barrière ; mais il tombe dans un couloir étroit où il ne peut se retourner et qui le ramène, par des portes habilement disposées, de nouveau dans l'arène. J'ai vu un taureau sauter sept fois la barrière. On cite le cas d'un autre qui bondit avec une telle force qu'il passa la barrière, le couloir, la seconde enceinte, pour venir tomber sur les genoux des spectateurs assis au premier rang. Je vous laisse à penser ce que fut la panique.

Nous arrivons aux picadors. Un cheval vient d'être gravement blessé. Affolé, il s'est enfui dans l'arène où il s'abat à bout de forces.

Voici l'attaque du taureau. Le cheval a déjà la corne à demi-enfoncée dans le ventre. La douleur le fait cabrer. Le picador soulevé sur sa selle essaie, dans un violent effort de repousser son agresseur avec sa lance. Effort bien inutile,

car cette lance, qui ne doit pas blesser grièvement le taureau, est terminée par une boule à laquelle est fixée une pointe d'un centimètre environ. Le cavalier a donc pour maintenir le taureau la seule force de son poignet. C'est peu, aussi la chute est proche. Le cheval, ouvert comme un fruit mûr, va s'abattre, les pattes embarrassées dans ses entrailles. Déjà tous se précipitent, les uns pour relever le cadavre, les autres pour entraîner le taureau, l'éloigner derrière leur capa déployée, d'autres enfin, pour achever le cheval d'un coup de poignard sur la nuque.

Une situation critique, c'est quand le taureau et l'homme se touchent. Peu de craintes à avoir, car la souplesse de l'un aura sans doute raison de la force brutale de l'autre. Il y a assez souvent des accidents, mais généralement les blessures reçues sont peu graves. S'il y a dans toute l'Espagne, où un millier de courses, qui coûtent la vie à 6.000 taureaux environ, ont lieu chaque année, un ou deux hommes de tués c'est tout. Un plus grand nombre de jockeys trouvent certainement la mort sur nos champs de course de France.

Le taureau, saignant sous les banderilles qui lui déchirent le garrot, épuisé par la lutte qui est près de finir, s'accule à la barrière.

L'heure a sonné : le taureau va mourir, le matador, son épée d'une main, sa muleta de l'autre, s'avance à sa rencontre.

Les voici face à face, le taureau l'œil fixé sur le chiffon rouge qui s'agite devant lui, l'homme demi-plié, l'épée droite, tout prêt à bondir en avant, car il faut que son bras passant entre les cornes, vienne enfoncer l'épée entre les deux épaules. Le moment est solennel, pas un mot ne se dit dans l'immense arène. Un peu en arrière se tient un capéador, tout prêt à intervenir en cas d'accident ou de chute.

L'homme s'est détendu. L'épée s'enfonce entre les banderilles accrochées au garrot. Elle va disparaître jusqu'à la

garde, le torero se trouve entre les cornes du taureau. Que l'animal relève la tête et l'homme est perdu, le ventre ouvert comme un cheval. Mais il connait le danger, son bras s'est détendu comme un zigzag d'éclair, et lorsque le taureau blessé à mort, se redresse violemment, le matador n'est plus là. Tranquille à deux pas, et un poing sur la hanche, il regarde, souriant, son ennemi mourir. Il faut entendre alors les acclamations. Elles roulent immenses comme un bruit de tonnerre. Douze mille personnes, debout, hurlent et applaudissent. C'est un spectacle prodigieux. Il faut ajouter que ces acclamations peuvent, en quelques minutes, se changer en protestations peut-être plus violentes, plus bruyantes encore. La foule ne pardonne rien, le favori porté aux nues, devient dans le quart d'heure qui suit, pour un coup d'épée mal donné, celui qu'on insulte et qu'on foule aux pieds. Jamais, en aucun cas, la roche Tarpéienne ne fut si près du Capitole. Et cette mobilité extrême de la foule, n'est pas le côté le moins curieux de ce spectacle singulier.

La course est finie. Trois mules clinquantes, harnachées de rouge et de vert et toutes sonnantes de grelots, entraînent les cadavres. Un peu de sable sur le sang et un autre taureau paraît. Une nouvelle course commence. Pour juger les courses de taureaux, il faut en avoir vu, non pas une, mais dix, afin de se libérer de l'émotion inévitable des premiers jours. On y trouve alors un spectacle incomparable et captivant. Pendant les deux ans que j'ai vécu en Espagne, j'y ai assisté presque chaque dimanche, et cela, je vous le jure, ne m'a pas rendu sanguinaire ni cruel; les cœurs, malgré le sang répandu, gardent toute leur sensibilité.

Un jour, un torero tua d'un coup de sa banderille un pigeon fatigué qui s'était posé sur la barrière de l'arène, le public faillit le lyncher, et de formidables huées l'empê-

chèrent, ce jour-là,de prendre part à la course. Il ne faut point chercher à analyser la psychologie des courses de taureaux, il faut se contenter de savourer les réelles beautés qu'elles renferment.

Nous arrivons à Tolède, l'ancienne capitale, aujourd'hui bien déchue,mais qui garde,plantée sur ses rochers abrupts qu'un fleuve entoure de trois côtés, un air impressionnant de grandeur et de majesté. En arrivant de la gare, on accède à Tolède par le pont d'Alcantara qui enjambe le Tage de deux arches inégales que surmontent deux tours crénelées.

Un long chemin à flanc de coteau mène à la ville, dont l'origine fabuleuse se perd dans un lointain magnifique de batailles et d'aventures. Tolède fut une cité guerrière, et encore aujourd'hui, presque morte, on sent que peu de chose lui rendrait sa vigueur et sa force.Tolède a un peu la beauté d'un superbe tombeau ; elle séduit les yeux, elle captive l'imagination ; mais elle rend triste.

Les principales curiosités sont la porte du Soleil, vieille de huit cents ans, dont les courbes élégantes et les fines colonnettes laissent deviner toute la délicatesse de cet art mauresque,que nous verrons s'épanouir à Cordoue, à Séville et à Grenade.

La porte des Lions, la plus belle et la plus célèbre de la cathédrale.

Non loin de la cathédrale, se trouve la superbe porte de l'ancien hôpital Sainte-Croix ; aujourd'hui une école militaire.

Le cloître de Saint-Jean des Rois, que des réparations récentes laissent d'une blancheur trop éclatante, mais qui garde, avec ses fleurs et sa verdure, un charme délicieux. Le long du mur extérieur de l'église des fers sont suspendus, ce sont les entraves qui attachaient les mains des chrétiens captifs à l'Alhambra, lorsque Ferdinand et Isabelle recon-

quirent Grenade. Par d'étonnantes petites ruelles, si à pic que les maisons semblent se cramponner les unes aux autres, pour ne pas rouler sur la pente, nous arrivons à la porte Del Cambron qui ouvre sur une campagne désolée, où de pauvres ânes pelés portent, d'une démarche souffreteuse et dolente, un bât qui les écrase.

Suivant les remparts extérieurs, nous arrivons à la porte Visagra, que surmonte l'aigle de Charles Quint. Près de cette porte, se trouvait jadis la tour d'Hercule ; une porte de fer la fermait. Le roi Rodrigue, il y a douze siècles, voulut la faire ouvrir, croyant trouver là un trésor. Il ne trouva qu'une inscription. Ces paroles étaient gravés sur le mur : « Roi, tu as ouvert pour ton malheur ». Rodrigue eut peur ; mais la cupidité domina la peur et il entra. Dans un coffre rouillé, il trouva des étendards aux formes singulières, brodés d'étranges dessins où se voyaient des hommes noirs. Rodrigue sortit tremblant. Alors un aigle gigantesque descendit du ciel ; il tenait dans ses serres une torche enflammée qu'il laissa tomber sur la tour, et il ne resta que quelques pierres calcinées.

Peu de temps après, les Maures pénétraient dans l'Espagne qu'ils allaient conquérir.

Le pont Saint-Martin. Ce fut près de ce pont que Rodrigue trouva la cause qui fit se réaliser la prédiction de la tour. Cette cause était fort jolie. Elle s'appelait Florinde et était fille du comte Julien, un des plus puissants seigneurs du royaume. Ce jour-là, Florinde, sur les bords du Tage s'amusait avec ses suivantes et faisait un concours. Il s'agissait de savoir qui avait la plus jolie jambe. Un ruban de soie servait à prendre les mesures, et de toutes les jambes, la jambe de Florinde se trouva la plus fine et la plus élégante. Or, il advint qu'un hasard permit à Rodrigue, caché près de là, d'assister au concours. Et l'amour, subitement, entra dans son cœur, car le coup de foudre fut de tous les

temps. Il fit venir Florinde et lui déclara sa flamme avec passion ; la fille du comte Julien, flattée, ne sut pas résister au désir de son roi qui était, du reste, un fort joli roi, elle devint la favorite, et cela fut cause de l'envahissement de l'Espagne par les Maures. Nous verrons un peu plus loin pourquoi.

Un ravin grandiose, escarpé, sauvage, entoure Tolède. Il semble que l'eau du Tage, si remarquable pour tremper les armes, brûle et dessèche tout ce qu'elle touche.

Nous quittons Tolède pour arriver à Cordoue, étendue toute blanche sur les bords du Guadalquivir. Cordoue, comme Tolède, est une ville déchue. Elle n'est plus, comme a dit Gautier, qu'un squelette calciné et blanchi. Et cependant, elle n'est pas triste. Pour l'étranger qui passe, rien n'est triste en Andalousie. Il y a trop de soleil, trop de lumière et de fleurs.

Le monument le plus célèbre de Cordoue est la mosquée. A l'extérieur, on dirait une forteresse, mais d'allure si complètement orientale, qu'on s'étonne de ne pas voir quelque Arabe allongé sur les pierres et dormant au soleil.

L'intérieur de la mosquée est quelque chose d'unique au monde. Il semble, lorsqu'on pénètre dans cet intérieur un peu sombre, avec la perspective infinie de centaines de colonnes en marbre rare, aux couleurs variées, qu'on entre dans un rêve. On reste un moment ébloui et comme écrasé. Tous ces arcs rouges, blancs qui se mêlent et se superposent, déroutent la raison et aussi l'imagination. Et lorsqu'on peut réfléchir, on s'aperçoit que ces colonnes sont hautes de quatre mètres à peine, que ces arcs sont étroits, que la voûte n'est pas à plus de sept mètres au-dessus de la tête. Et cependant le charme est prodigieux ; l'élégance, l'harmonie séduisent l'œil, l'enchantent au point de l'empêcher de saisir une erreur ou de voir un défaut. Qu'était-ce avant le seizième siècle, où des chanoines impitoyables, que Charles

Quint blâma sévèrement, saccagèrent le milieu de cette forêt de marbre pour y élever un chœur gothique, très beau sans doute, mais que la colère de le voir là empêche d'admirer.

A côté de la mosquée se trouve une grande cour toute remplie d'orangers qui embaument. Une fontaine vient y mettre l'attrait de son eau fraîche et pure.

Des jeunes filles y passent, des fleurs dans les cheveux, la démarche souple et gracieuse, la cruche appuyée sur la hanche que fait saillir le buste incliné de côté. Et pendant que la cruche se remplit, au murmure de l'eau courante, de doux propos s'échangent, sous l'œil bienveillant et quelque peu mélancolique de commères qui se souviennent de leur jeunesse.

Comme à Tolède, les rues de Cordoue sont étroites, si étroites qu'un cavalier a peine à y passer.

Parfois, cependant, dans un joli square tout fleuri, de vieilles portes conservées par miracle, viennent mettre la beauté de leur souvenir et l'élégance de leurs sculptures.

Nous voici sur l'emplacement de l'ancien Alcazar. Il n'en reste rien que le bassin délicieux, tout enguirlandé de roses, de géraniums et d'œillets. Sur cette place, s'élevait autrefois un palais merveilleux, soutenu par quatre vieilles colonnes de marbre précieux. La sultane, au milieu de trésors fabuleux, se trouvait entourée par des lions de cristal aux yeux de rubis, qui jetaient des parfums enivrants dans des vasques de porphyre et de jaspe. Et en nous retirant sous les arceaux demi-ruinés d'une vieille rue déserte, nous songions, silencieux, au temps qui avait vu ces splendeurs perdues.

Nous allons maintenant arriver à Séville. Séville dont le seul nom éveille des idées de gaîté et de joie et met dans l'imagination, des bruits de castagnettes et des visions de danses voluptueuses. Réputation qui n'est point usurpée.

Séville est joyeuse ; Séville est animée, remuante et tapageuse. Jour et nuit elle est en fête, Séville, en quelque sorte, est le casino de l'Espagne. Mais un casino rempli d'admirables choses et où abondent les plus superbes chefs-d'œuvre. Séville n'a qu'un but : plaire et amuser. Elle veut qu'on parle de ses jours, pour ses jardins, ses monuments, ses taureaux et son luxe ; elle veut aussi qu'on parle de ses nuits, pour son animation, ses plaisirs, ses danses et ses fêtes. Séville tout entière a le caractère des femmes qui l'habitent. Elle est coquette, séduisante et veut être admirée.

Il en fut ainsi de tout temps. Au XIVe siècle, Pierre le Cruel, son roi, l'adorait. Seul la nuit, il courait les rues comme un étudiant, touchant de la guitare, sous le balcon des belles, et se battant comme un reître avec des inconnus. Une nuit, il tua son adversaire ; on sut que c'était lui l'assassin. Alors Pierre le Cruel donna un bel exemple de justice. En grande pompe, il se jugea lui-même et sans hésiter, se condamna à mort. Puis sur la place de la ville, il se fit exécuter... en effigie. Et tous ses sujets trouvèrent la plaisanterie adorable,

Il eut des aventures plus tragiques. Il se mit un jour en tête de séduire Maria Coronel, la plus honnête femme de Séville, qui n'avait pour lui que dédain et mépris. Il la menaça, si elle résistait, de faire pendre son mari. Maria ne céda pas, mais devenue veuve par ce crime, elle se retira dans un cloître. Pierre le Cruel que la passion aveuglait, l'y poursuivit : alors Maria Coronel, sublime, se plongea la figure dans une jarre d'huile bouillante, afin de détruire à jamais sa beauté. Pierre Ier s'enfuit épouvanté, et pour racheter son odieuse conduite, il fonda un hôpital où Maria Coronel mourut religieuse.

Et lorsque aujourd'hui encore on croise les Andalouses, avec leurs jupes voyantes et leurs mantilles blanches, on cesse presque de blâmer Pierre le Cruel. Les femmes de

Séville,agréables par l'harmonie de leur démarche, la souplesse de leur taille, la pureté de leurs lignes et la séduction de leur sourire, sont irrésistibles pour les yeux. Et il faut voir le regard que jettent ces admirables yeux. Ecoutez Théophile Gautier : « L'Andalouse, dit-il, abaisse lentement ses paupières,puis elle les relève subitement, vous décoche un regard d'un éclat insoutenable, fait un tour de prunelles et baisse de nouveau les cils... Il est bon d'ajouter qu'une femme Andalouse regarde avec ces yeux passionnés une charrette qui passe, ou un chien qui court après sa queue. »

Quant aux Andalous, ce sont les Màrseillais de l'Espagne. Dites-leur ce que vous voudrez, ils ont toujours fait plus fort. Contez-leur une anecdote, ils vous en conteront dix infiniment plus amusantes. Nul ne s'entend plus qu'eux à jeter de la poudre aux yeux. A les en croire, ils sont tous millionnaires, l'argent pour eux est une chose qui n'a pas de valeur. Mais ils restent au lit pendant que l'on blanchit leur unique chemise, et lorsqu'ils reviennent du marché, où ils ont acheté quelques centimes de légumes ou de riz, ils laissent sortir avec ostentation, d'un paquet qui semble fort lourd, les pattes énormes d'une dinde ou d'une oie que l'on peut croire magnifique. A la vérité, l'oie ou la dinde se compose de chiffons, et les pattes si complaisamment étalées, ne sont que des pattes séchées d'une oie ou d'une dinde qui exista jadis.

Nous irons tout d'abord visiter l'Alcazar. Nous retrouverons là l'enchantement de la mosquée de Cordoue, avec quelque chose de plus souriant, de plus prenant encore.

Entrons dans le patio de Las Doncellas. C'est dans ce patio que se payait le fameux impôt des Cent Vierges que Séville devait au sultan de Cordoue, son suzerain. On amenait là les plus belles jeunes filles de la ville ; l'envoyé du sultan en choisissait cent qui allaient peupler le harem de son maitre.

On pénètre de ce patio dans la salle des ambassadeurs, si finement ouvragée que les murs semblent une guipure de stuc. Les arcs, les colonnes, les chapiteaux sont des merveilles d'harmonie et de grâce. C'est dans cette salle qu'eut lieu le mariage de Charles-Quint avec Isabelle de Portugal. C'est là aussi que Pierre le Cruel reçut Abou-Sahid, le sultan de Grenade, et ses quarante compagnons. Il les reçut magnifiquement, les traita de façon royale, puis à la fin du repas, comme ils avaient perdu leurs forces et que leurs jambes étaient molles, il les fit tranquillement jeter dans de profondes oubliettes. Il recueillit ainsi de très riches bijoux, parmi lesquels un énorme rubis qui fut donné à Marie Stuart, appartint ensuite à Elisabeth d'Angleterre, et se trouve aujourd'hui dans les vitrines de la Tour de Londres.

Tout à côté se trouve le patio de Las Munecas. Pierre le Cruel y fit tuer son frère. Délicat dans sa cruauté, il sut donner à ce frère détesté, la joie très relative de mourir dans un joli cadre.

Les jardins de l'Alcazar, que doivent connaître ceux qui virent jouer *La Favorite*, ont été restaurés dans le goût français : fontaines de rocailles, amours, petits temples, bordures de buis et plates-bandes de fleurs. Dans ces jardins se trouvent les bains où Maria Padilla, la belle favorite de Pierre le Cruel, se baignait devant toute la cour. Et pour plaire à leur roi, pour rendre aussi, disaient-ils, hommage à la beauté, les courtisans avaient coutume de boire l'eau du bain. Or, il advint qu'un jour, un courtisan refusa. Et comme Pierre le Cruel, le sourcil froncé, le fixait d'un mauvais regard, il dit : « Sire, je me refuse à goûter la sauce, de peur que l'envie me prenne de manger la perdrix. »

Dans les allées, Pierre le Cruel avait fait dissimuler des jets d'eau clandestins. L'orifice invisible était à fleur de sol. Le roi conduisait dans les allées des femmes en grande

toilette, et lorsqu'il les voyait bien placées, se promenant avec tranquillité, il faisait soudain jaillir l'eau. Je vous laisse à penser la fuite au milieu des jupes retroussées. Et le souverain s'amusait comme un roi.

Passant du profane au sacré, nous voici devant la cathédrale. Un admirable monument. A l'angle se dresse la Giralda, la splendide Giralda, la vieille tour mauresque d'une si superbe beauté. Elle jette sur l'immense monument, qu'elle domine, toute la poésie de l'Orient. On l'aperçoit de partout et, en face du soleil ardent qui l'éclaire, jaunie par la patine du temps, dans l'atmosphère radieusement pure du ciel d'Andalousie, elle semble une tour d'or. Que les Sévillanais la soignent, la surveillent, la préservent. Si jamais la Giralda s'écroulait, Séville perdrait son auréole.

La cathédrale est une des plus impressionnantes d'Espagne. Parlant des cathédrales espagnoles, un proverbe dit : « Burgos la superbe, Tolède la riche, Leon la belle, Oviedo la sacrée, et Séville la grande. » Et, en effet, la cathédrale de Séville est immense. Le chapitre en décida la construction en 1501, et un chanoine dit : « Faisons une œuvre telle que la prospérité nous croit fous. » Et le chapitre fit une œuvre colossale. L'extérieur en est magnifique, l'intérieur en est saisissant. Aucune église au monde ne produit sans doute une sensation plus profondément mystique. Il semble sous ces voûtes majestueuses, dans le clair-obscur de ces nefs écrasantes, que l'âme est rafraichie et purifiée. On se sent envahi par une émotion délicieuse qui dilate le cœur et l'inonde d'une paix infinie ; l'heure que j'ai passée là comptera parmi celles qui restent et dont on se souvient toujours.

La tour de l'Or est sur les bords du Guadalquivir. Elle fut remplie, dit la légende, des trésors que Christophe Colomb rapporta d'Amérique. Tout près de cette tour, une autre légende place un fait merveilleux. Don Miguel de Marana,

un ancêtre de don Juan, dont il avait les succès et le cynisme, prétendait n'avoir peur de rien. Et le diable, agacé de cette suffisance, fit le pari, un jour, de l'épouvanter. L'occasion se présenta bientôt. Un après-midi que don Miguel se promenait sur les bords du Guadalquivir, son cigare s'éteignit. Plaisamment, il demanda du feu à un autre promeneur, qu'il apercevait de l'autre côté du fleuve. Et soudain le bras de ce promeneur s'allongea, traversa le fleuve, atteignit l'autre rive et approcha des lèvres de don Miguel un cigare enflammé. Alors, ce dernier, sans même une marque d'étonnement, alluma son cigare, remercia poliment, et partit avec insouciance et tranquillité. Le diable avait perdu son pari.

Mais un peu plus tard cependant, don Miguel eut peur. Passant dans la rue, il rencontra un enterrement. Il voulut savoir qui on enterrait. Et il apprit, non sans une surprise assez compréhensible, que c'était lui-même. Gouailleur, il exigea qu'on ouvrît le cercueil. Et il se reconnut, verdâtre et décomposé, les doigts crispés, le visage grimaçant et atroce. Alors, il tomba à genoux, frappa du front le pavé et fonda un couvent où il mourut en odeur de sainteté.

Une des plus jolies choses de Séville est le patio de la maison de Pilate. On prétend que cette maison fut construite sur le modèle de la maison de Pilate, où le Christ fut amené.

Cela prouve que Pilate avait une maison fort belle. Toutes ces arcades élégantes, cette dentelle de marbre et de stuc, ces larges dalles aux dessins réguliers, cette fontaine élégante, qui apporte là le murmure joyeux de sa cascade d'eau claire, font un ensemble charmant. Ce palais fut célèbre alors qu'il appartenait au duc d'Alcala. Il fut le rendez-vous de tout ce que l'Espagne comptait d'hommes célèbres. Cervantès y fréquenta.

Et comme je tirais quelques clichés de ce patio superbe, j'invitai gentiment la concierge,une pauvre vieille ratatinée comme un morceau de cuir brûlé,à se placer près d'une colonne. La bonne femme eut un mot exquis: « Non,monsieur, me dit-elle, je suis trop vieille et trop laide pour poser au milieu de si jolies choses.»

Nous allons maintenant nous rendre à la foire de Séville cette foire célèbre dans le monde comme l'est en Russie la foire de Nijni-Novgorod. La circulation y est telle qu'une passerelle a dû être construite pour permettre aux piétons de traverser les routes.

Durant les trois jours de la foire tous les ateliers sont fermés, toutes les usines chôment, tous les campagnards abandonnent leurs champs pour refluer vers la ville.

Et les voitures ne se comptent plus. Il y en a de superbes attelées de quatre chevaux, il y en a des modestes, trainées par une simple mule. Mais toutes sont là, se suivant au pas remplies de gens souriants et joyeux de vivre. Toute l'Espagne riche et qui s'amuse ne saurait manquer cette fête nationale

Car la foire de Séville est une foire de luxe, aux coutumes singulières et spéciales. Tout le long d'une large avenue bordée d'arbres, des centaines de petites cases de forme élégante,décorées de draperies et de tentures se dressent Elles sont louées par les plus grandes familles, les plus riches, les plus considérées, qui viennent s'installer là, en plein air, exposées aux regards de tous. Des plantes vertes des fleurs, quelques jolis meubles, un piano, font de ces petites cases de véritables salons.

Dans la journée on reste là,tranquille,on reçoit,on prend des glaces, on cause, et surtout on se laisse admirer. C'est en somme le seul but de la foire. Comme autrefois, en Grèce, la belle Phryné se montrait au peuple, sans voiles un certain jour de l'année, les grandes familles de Séville de façon plus convenable toutefois, exposent devant l

peuple, leurs femmes et leurs filles, dans leurs plus somptueuses toilettes.

Le coup d'œil est charmant. Et on se promène là, dans une atmosphère d'allégresse et de joie, qui atteint son apogée le soir. Alors on danse partout. C'est un roulement ininterrompu de castagnettes,un grincement perpétuel de guitares,un égrènement continu de notes de piano. Pas une case où quelques jeunes filles, quelques jeunes femmes, n'exécutent avec une grâce infinie,les mouvements onduleux et savants des danses andalouses. Et la foule, heureuse, contemple toutes ces femmes riches qui dansent pour elle, devant elle, accueillant d'un sourire les applaudissements et les cris, et qui demain chasseront l'insolent qui oserait s'arrêter devant leur fenêtre. Jusqu'à deux heures, dans la nuit tiède et pure, sous la lueur éclatante et dorée de girandolles sans fin, d'innombrables guirlandes de lampes électriques, de milliers de lanternes aux couleurs variées, c'est un délire, une fête prodigieuse où une ville entière ne fait que rire, chanter, danser. Nous eussions dû quitter Séville sur cette apothéose.

Mais il nous sembla impossible de quitter la ville sans voir la manufacture de tabacs.Le souvenir de *Carmen* nous hantait. Et nous entrâmes,tout frétillants, dans l'immense bâtiment.

L'atroce désillusion. Cette manufacture est à peine propre. Une odeur âcre vous contracte la gorge. Dans les ateliers, de vieilles femmes flétries travaillent. De pauvres mères fanées, aux vêtements misérables, roulent des cigarettes auprès de leur enfant couché sur les feuilles de tabac. Lorsqu'on passe près d'elles, elles tendent la main et vous implorent d'une voix geignarde. A grand'peine, de ci de là, on découvre une fille un peu plus fraîche,qui permet à l'œil de se donner quelque agrément. La sortie est plus lamentable encore, on croirait l'exode des hospitalisés de

quelque asile de nuit. Des soldats sont là, l'œil funèbre, attendant leur payse dont l'attrait, j'imagine, consiste surtout dans le tabac qu'elle fournit.

Il faut voir Cadix pour connaitre l'Espagne. Nulle part la lumière n'est plus éblouissante, le ciel plus pur, le soleil plus radieux. Cadix, toute entière entourée d'eau, reliée au continent par un isthme étroit et long, a été comparée, tant sa blancheur est éclatante, à une branche de mai fleurie, à une corbeille de lis, à un rameau chargé de colombes, à un plateau d'argent posé sur l'océan. Et Cadix en effet est tout cela, car Cadix est une ville blanche, toute blanche, totalement blanche. Aucune maison n'a de toit, les terrasses sont blanches et les belvédères blancs. Les façades peintes, vernies ou passées à la chaux, sont blanches. Vue de haut par un soleil vif, cette ville éblouit. Il faudrait, pour la regarder, prendre un lorgnon noir.

Cadix à l'élégance de sa blancheur, elle est propre comme un sou neuf. Les rues qui la traversent, très droites, semblent d'une longueur infinie. A chaque extrémité, en effet, elles ouvrent sur le vide, et laissent apercevoir l'horizon. On dirait qu'elles conduisent au ciel.

Seule la cathédrale, plus riche qu'élégante, tranche de son dôme jaune sur la blancheur générale. Elle trouble fâcheusement le coup d'œil immaculé. Elle est comme une fausse note dans cette symphonie en blanc, ou plutôt, comme le ciel radieux y fait bien sa partie, dans cette symphonie en blanc et en bleu que l'Océan accompagne sourdement de la voix puissante de ses grandes lames vertes. .

Le marché lui-même à Cadix a des allures élégantes ; il est pavé de larges mosaïques aux desssins réguliers qu'aucun détritus ne salit.

Et la colonnade qui l'entoure a bien plus les allures d'un péristyle d'église, que d'arcades où le matin les légumes furent vendus.

La ville entière est entourée de hauts remparts de granit, remparts souvent insuffisants, et dont les lames atteignent parfois le faite.

Sur une longueur de cinq mille mètres, ces remparts se prolongent, dans une ligne capricieusement brisée, où la houle vient s'écraser, bruyante, pour retomber en flots pressés, tout frangés d'écume blanche.

Elégante dans ses rues, Cadix est aussi coquette dans ses places. Des statues les décorent et aussi des bassins,du feuillage, des corbeilles de fleurs. Il semble qu'un petit coin de Hollande tout pimpant, tout reluisant, a dérivé du Nord pour venir s'échouer sur cette pointe du Sud.

Et quand nous avons quitté Cadix, passant une dernière fois devant la porte Isabelle II,nous avons salué d'un adieu ému, la jolie ville blanche, devenue bientôt un point dans le lointain, un point blanc qui retenait encore nos yeux et nous laissait l'imagination éblouie et l'âme ensoleillée.

Nous ne quittions point Cadix en chemin de fer,il n'y en a point tout le long de la côte. C'est une automobile qui nous emmena. Une automobile confortable, à la vérité, et dont la pesanteur était une garantie de solidité. Sa lenteur était admirable et tout à fait rassurante. Un bon escargot un peu entraîné l'eût battue en valsant.

Cette lenteur, du reste, n'empêcha pas les pannes. Dans ces chemins d'Espagne, montants, sablonneux, malaisés, six forts chevaux ne traineraient point un coche. Quarante chevaux-vapeur nous remorquaient, et cependant, nous voici embourbés.

Philosophiquement, les voyageurs sont descendus; l'habitude, cette seconde nature, en avait fait des gens d'une patience inépuisable et d'une indifférence superbe. Partis à six heures, nous arrivions à l'auberge où se trouvait le déjeuner, vers les cinq heures du soir. On nous servit des choses innommables,des ragoûts prodigieux,mais qui nous

parurent délicieux. Le Spartiate avait raison, avec de l'appétit, le brouet noir de Lacédémone est un régal des dieux.

Nous entrions enfin, à la nuit tombante, dans la petite ville de Tarifa qu'habitait le comte Julien, le père de Florinde dont nous avons parlé à Tolède, et qui devint la favorite du roi Rodrigue. Pour se venger, le comte Julien ouvrit sa ville aux Maures. Et les Maures envahirent l'Espagne. Le roi Rodrigue accourut ; il était trop tard, son armée fut écrasée dans un combat terrible qui dura huit jours.

Errant dans la campagne, il fut recueilli par un pauvre ermite. Et le saint homme, dit la légende, lui ordonna, pour expier ses fautes, de se coucher dans un cercueil en compagnie de vipères. Il y vécut trois jours sans être mordu ; le ciel eut pitié de lui ; le quatrième jour au matin, une vipère le mordit, et le roi mourut pardonné.

Ce ne fut qu'à dix heures du soir que nous arrivâmes à Algésiras, où nous devions le lendemain matin nous embarquer pour Tanger. Nous avions mis seize heures pour parcourir un peu moins de cent vingt kilomètres, soit la superbe moyenne de sept kilomètres à l'heure. Un record.

Le lendemain, après deux heures et demie de traversée, nous étions à Tanger. Aucun port dans la ville ; des barques se détachent de la rive pour venir nous chercher.

La mer est calme. Le débarquement a lieu sans incidents, à peine quelques valises déchirées par des Arabes trop zélés, à la recherche d'un pourboire.

Et nous montons en ville par la rue des Chrétiens. D'un seul coup, nous changeons de monde, de civilisation ; le contraste est saisissant dans sa brutalité.

Près de notre hôtel se trouve un minaret. Dès le lendemain matin, au soleil levant, nous fîmes connaissance avec le muezzin. D'une voix terriblement criarde, il nous éveilla en sursaut. Avec des glapissements d'animal égorgé, il invoquait Allah dans un tapage extrême. Il s'inclinait si

bas qu'il disparaissait derrière la balustrade, pour reparaître soudain comme un bonhomme à ressort, en poussant des cris de plus en plus aigus. Et je ne doute point que sa voix, traversant tout l'éther et l'immensité des espaces où gravitent les astres, ne soit arrivée très nette au pied du trône où Allah doit siéger.

Nous rencontrons un marchand de tapis, il est là étendu dans son coin. Il attend la fortune en dormant. Un coup de vent a renversé ses nattes. Que lui importe, pourquoi se presser, pourquoi se donner quelque mal ? Nul n'est maître de sa destinée.

Les rues de Tanger sont d'une malpropreté magnifique. Elles perdraient à devenir propres tout ce qui fait leur cachet.

Mais les bazars abondent et vous attirent avec toute leur pacotille, leur camelote que le marchand veut vendre au poids de l'or et que l'on obtient pour une pièce d'argent.

Nous prenons la rue qui mène au harem dont on aperçoit la porte à gauche. Il était vide, mais nous ne pûmes entrer, le regard même d'un roumi ne devant pas souiller le lieu où les femmes du sultan habitent.

On voit tout au fond, le palais royal, bien modeste. A droite le trésor si parfaitement vide, hélas ! que les troupes non payées refusaient de marcher.

Nous parcourons une autre rue, très orientale celle-là, sans une seule fenêtre, afin d'empêcher même l'échange de deux coups d'œil.

Le marché, dans une situation magnifique, est vraiment pittoresque et mouvementé. Mais combien peu appétissantes sont les choses qu'on y vend !

Le charmeur de serpents a toujours sa place dans un coin du marché. Nous nous offrîmes, moyennant quelque menue monnaie, une représentation. Tout d'abord, un petit air de flûte, pour flatter le reptile. Puis le serpent est mis à l'air. Un amour, ce serpent, une bête ravissante d'un joli

vert clair parsemé de points rouges. On dirait qu'il a des rubis enchâssés dans la peau.

Ses mouvements sont harmonieux et souples. Il s'enroule autour du cou de son maître et soudain, empoigne solidement de ses crocs la langue que son maître a tirée.

Le sang coule, et le charmeur annonce que le venin déposé sur sa langue est si violent, qu'il suffit à faire flamber la paille qu'il va approcher de sa bouche. On sourit, mais la preuve est vite faite. L'Arabe se pose un bouchon de paille sur les lèvres, souffle... et le bouchon fume et prend feu. Je n'ai pas cherché à comprendre.

Nous nous arrêtons devant une boutique à considérer le marchand. Ce qu'il y a d'admirable dans l'Arabe c'est l'incroyable harmonie de ses attitudes, l'étonnante noblesse de ses gestes et de sa démarche. Il s'enveloppe de son burnous avec un art prodigieux. Sarah Bernhardt elle-même, reine de l'attitude et princesse du geste, comme l'a dit poétiquement Rostand, prendrait là d'excellentes leçons.

Deux jours plus tard, par les rues abruptes et sinueuses, dont la fin semble toujours proche et que des détours brusques prolongent indéfiniment, nous revenions sur la plage, où une barque nous reconduisait au paquebot.

Quelques heures après avoir quitté Tanger, nous débarquions à Gibraltar, rocher impressionnant qui s'allonge sur quatre kilomètres, semblable, comme l'a dit Gautier, à un sphinx de granit, énorme, démesuré, gigantesque. Aucun chemin de fer n'y amène. Il faut y arriver d'Algésiras par bateau. Les Anglais veulent rester là isolés, complètement chez eux, dans une forteresse inexpugnable, hérissée de canons, qui les rend, avec Malte, les maitres de la Méditerranée.

La ville, petite et banale, est accrochée à la montagne qu'elle escalade jusqu'à une hauteur de cent mètres. Les habitants s'appellent eux-mêmes, plaisamment, des lézards de rocher.

La moitié des rues sont des escaliers. Partout on ne voit que soldats et casernes. Le soir, comme dans les villes en état de siège, le couvre-feu sonne, et plus personne dès lors ne peut mettre le pied dehors.

Mais si la ville est triste, elle possède sur le flanc du rocher, qui regarde la baie, un parc magnifique. Ce parc est élevé ; on l'atteint par des allées nombreuses d'où on a sur le port de merveilleuses échappées. Le mouvement de ce port isolé est inouï. Plus de cinq mille vapeurs y relâchent chaque année. Cela prouve l'excellence de sa situation et avec quel discernement les Anglais surent en comprendre l'importance stratégique.

Au travers des pins, des arbres et des arbustes verts, les points de vue abondent. Mais tout y parle guerre. Dans le port, de lourds cuirassés stationnent, et partout, à fleur d'eau, les batteries rasantes laissent voir la gueule de leurs canons. Scellées dans le roc, d'énormes grilles de fer hérissées de piquerons et de pointes de lances, entourent plusieurs fois le rocher. Toutes les pentes autrefois herbeuses ont été cimentées, afin que pas une goutte d'eau ne soit perdue pour les immenses citernes creusées un peu partout. Pas un coin, pas un renfoncement, qui ne soit garni de pièces d'artillerie. Gibraltar qui supporta, en 1779, un siège de quatre années sans se rendre, est aujourd'hui plus imprenable que jamais.

Nous nous rendons à la pointe extrême d'Europe. Nous étions là, à la chute du jour. Devant nous, dans l'atmosphère d'une pureté extrême, la côte d'Afrique se dressait. Sur l'eau très calme, les rayons obliques du soleil couchant venaient ricocher au travers de petites vagues. Des navires passaient rapides, laissant derrière eux un long sillage blanc. Dans un ciel très bleu, des mouettes, des goëlands, des hirondelles de mer planaient avec de petits cris. Et nous avons passé là, tout au bout d'un continent, les yeux fixés, par

dessus le détroit, sur une autre partie du monde, quelques-unes de ces minutes supérieures où l'homme, poussière impalpable dans la Nature splendide et formidable, se sent cependant plus grand qu'elle, puisqu'il en comprend la beauté.

En quittant Gibraltar, nous nous arrêterons à Ronda, petite ville qu'on ne visite guère et qui cependant, est une des plus curieuses de l'Espagne. Perchée sur des rochers immenses, coupée en deux par une gorge profonde que traverse un pont magnifique, elle est pour le touriste un sujet d'étonnement. On y place de terribles légendes : deux nobles habitants de Ronda, les frères Calvajol, furent accusés par Philippe IV, d'avoir assassiné Bernadès, son favori. Les deux frères protestèrent hautement contre cette infâme accusation. Philippe IV ne voulut rien entendre, il fit placer les deux frères dans une cage de fer, et ordonna que cette cage fût précipitée dans l'abime. Alors, après une dernière protestation d'innocence, les deux frères, d'une voix qui ne tremblait pas, citèrent le roi, à trente jours, devant le tribunal de Dieu. Et la cage disparut dans le vide. Vous pouvez juger de la chute. Un mois plus tard, jour pour jour, Philippe IV mourait. Malheureusement, les renseignements font défaut sur ce qui se passa devant le tribunal de Dieu.

Nous allons remonter vers la ville. Tout le long de la gorge, une série de moulins se superposent, accrochés là comme des nids. Ils semblent une poignée de petits jouets de Nuremberg, qu'une main d'enfant aurait jetés là par hasard. Un peu partout s'ouvrent des grottes, des anfractuosités. On conte que dans l'une d'elles, un grand pécheur qui avait beaucoup à se faire pardonner, vint établir sa retraite, renonçant au monde, à ses pompes et à ses œuvres. Dans toute l'ardeur d'un repentir sincère, il voulut s'imposer une pénitence inédite et terrible. Il réfléchit longuement, et décréta que, jusqu'à la fin de ses jours, il ne mangerait plus

quedes noix. Puis il craignit encore de pécher par une gourmandise haïssable, et il décida, pour ne point manger plus que le nécessaire, qu'il casserait ses noix en se les frappant sur la tête. Et malgré le régime, peut être même à cause de lui, le saint ermite vécut jusqu'à un âge avancé. S'il vous prenait idée d'essayer sa méthode, elle est simple et facile à suivre.

Le pont de Ronda est vieux d'un siècle et demi et sa hauteur est de cent mètres. Il franchit une gorge de 70 mètres de large. L'architecte qui le construisit, don José de Algeguela, n'eut point la joie de le voir achevé. Fâcheusement distrait, il recula un jour assez mal à propos et se laissa choir dans le vide. Cela lui permit de jeter rapidement un dernier coup d'œil sur son œuvre. Mais ses impressions demeurèrent secrètes, car ceux qui vinrent le recueillir, ne trouvèrent devant eux, au fond du ravin, qu'un peu de bouillie rouge.

Il y a encore à Ronda quelques autres ponts qui ne manquent pas non plus de pittoresque. L'été, dans ces gorges, il règne toujours une fraîcheur délicieuse. Aussi Ronda est-elle célèbre pour la salubrité de son climat. Les hommes de 80 ans, dit un proverbe, n'y sont encore que des poussins.

Il paraît qu'un riche Anglais, pris de la nostalgie de ces gorges superbes, loua une des maisons qui bordent ces gorges pour les avoir continuellement sous les yeux. Il les contemplait tout le jour ; le soleil levant le trouvait à son poste, le soleil couchant l'y éclairait encore. Et peu à peu, le vertige des rochers, l'attraction du gouffre troublèrent une cervelle déjà un peu faible, et un jour l'Anglais devint fou. Il voulut épouser l'abîme et s'y lança d'un bond en lui criant sa passion. Les noces furent sanglantes, et il fallut un drap pour recueillir les restes du pauvre insensé.

Cette contrée accidentée était autrefois infestée de brigands. Ces brigands, il faut le dire, étaient relativement

de bons brigands. Ils étaient en effet, charitables et dévots. Sans doute ils tuaient les riches, c'était leur métier ; mais sur le butin, ils ne manquaient jamais de réserver la part des pauvres, non plus qu'une certaine somme destinée à faire dire des messes pour le repos de l'âme des gens qu'ils avaient tués. On cite même un chef qui gardait un prêtre prisonnier, afin que ses victimes ne mourussent point privées des secours de la religion. Un capitaine habile s'enrichissait en dix ans. Il obtenait alors facilement sa grâce, devenait un citoyen excellent,et mourait titulaire de charges publiques, entouré de l'estime générale. Aujourd'hui, il n'y a plus de brigands, mais il reste des contrebandiers. Ce sont les premiers de l'Espagne et Ronda est fière de ses fils.

De Ronda, nous allons à Malaga. Le paseo de la Alameda est la plus belle promenade de la ville. C'est là que, chaque soir, les élégantes viennent se faire admirer, car Malaga, comme Séville, est célèbre par la beauté de ses femmes. Mais cette beauté diffère un peu. Alors que les Sévillanaises posent pour la taille et les yeux,les Malagaises se déclarent sans rivales pour l'attache du cou et la finesse de la cheville et du pied. Aussi savent-elles se retrousser avec un art très parisien et ne manquent-elles point de porter des corsages ouverts qui laissent le cou dégagé. Et tous ces petits pieds minuscules et cambrés qui trottinent, comme aussi toutes ces jolies têtes si harmonieusement attachées à de belles épaules,sont un si agréable spectacle qu'on ne sait plus du tout, ne pouvant voir tout ensemble, si l'on doit tenir les yeux levés ou baissés.

Nous sommes montés sur le Gibralfaro, une vieille ruine phénicienne ; ancienne forteresse dont l'ascension est assez rude. Une vue magnifique récompense le promeneur courageux.

A quelques kilomètres de Malaga, se trouve une propriété singulière ; une résidence exquise qui a quelque chose

d'une ville enchantée. C'est la villa de la Conception. Le parc dessiné avec un art magnifique, ne contient que des plantes inconnues, une luxuriante végétation des tropiques qui, au milieu des sources, des cascades, des ruisseaux, lui donne un aspect surprenant.

L'étonnement est si vif qu'on se surprend à se demander si toutes ces plantes bizarres, tous ces feuillages aux couleurs violentes et diverses, toutes ces fleurs aux formes nouvelles et aux teintes inattendues, tous ces arbres singuliers, aux troncs éclatants de blancheur ou annelés comme le corps d'un serpent, ne sont pas factices et truqués. Si la ville de Malaga n'offre rien de très particulier, le jardin de la Conception vaut à lui seul le voyage.

Nous allons maintenant arriver à Grenade. Grenade, le point culminant d'un voyage en Espagne, Grenade, dont je voudrais, avant de vous en montrer les beautés, vous dire quelques mots rapides.

Jadis les Maures avaient fait de Grenade une chose merveilleuse et unique. Dans la splendeur d'une végétation magnifique, ils avaient élevé des palais fabuleux, d'une richesse de rêve, réunissant toutes les pierres les plus rares, les arbres les plus précieux, les parfums les plus pénétrants, éblouissants et enivrants. Al-Hamar, le fondateur de cette ville féerique, avait trouvé, dit-on, en creusant la terre, d'incalculables trésors. Ils ne lui suffirent pas, et il fallut l'aide des génies envoyés par Mahomet, pour mener à bien l'œuvre surhumaine. La ville, disent les chroniques, semblait un morceau de ciel tombé sur la terre. Les poètes la déclaraient encore plus belle que le ciel, affirmant que le paradis s'achevait au point où les élus cessaient d'apercevoir Grenade.

Aujourd'hui, Grenade est déchue, Grenade est pauvre, Grenade, suivant une belle expression, n'est plus qu'une ruine vivante. Mais qu'importe? Pour le voyageur, cette misère, cette décadence, doivent être une cause de joie.

Toutes les cités qui ont eu une superbe histoire,qui ont vu, jadis, des siècles merveilleux, des époques magiques de richesse, d'opulence et de prospérité, qui ont affirmé leur grandeur, leur puissance et leur gloire en des monuments magnifiques, restent aujourd'hui plus belles, plus remplies de charme, plus prenantes en un mot, sous l'aspect désolé de leur pauvreté, que sous l'aspect brillant de la prospérité. Bruges, la ville morte est, comme Grenade, un exemple fameux.

L'imagination,que gêne le mouvement des villes riches, reste, dans une cité pauvre, plus libre de vagabonder et surtout de reconstituer. Car il ne faut pas oublier que le grand charme du voyage ne consiste pas seulement à regarder, mais aussi à se souvenir.

Et c'est pourquoi Grenade,l'admirable Grenade, avec ses ruelles mal pavées, où les voitures ne peuvent circuler, ses pauvres ânes poussiéreux et résignés qui passent avec lenteur suivis de leur conducteur indolent, ses boutiques sombres, sans portes,où les filles du peuple,la chevelure toujours égayée d'une touffe de roses ou d'œillets, viennent mettre l'éclat de leur sourire et de leurs yeux. ses vendeurs d'eau aux cris stridents et monotones,qui marchent d'un pas lent, leur panier de verres à la main,courbés sous le poids du petit tonneau qui charge leurs épaules, ses gitanes effrontées, au teint brun, aux haillons éclatants, qui vous poursuivent, vous harcèlent pour lire dans la main ou vendre très cher, quelque objet sans valeur, Grenade a une allure, un caractère, un charme qui empoigne et qui ravit.

Les voyageurs, en général, y demeurent deux jours.C'est partir au moment où il faudrait rester. C'est peu à peu que Grenade vous prend et vous séduit. Après trois semaines de séjour, je l'ai quittée très triste, presque le cœur gros. Et c'est pourquoi, adorant cette vieille ville, je cherche à la faire aimer, car elle mérite tous les hommages.

Grenade est dominée par la masse imposante de sa cathédrale, aux styles mélangés. Tout au loin, sur la limite de l'horizon, se trouve une montagne escarpée que l'on appelle encore le rocher des amoureux. La légende est curieuse : Ibrahim, le célèbre pacha d'Archidona, une petite ville proche de Grenade, avait une fille admirablement belle. Il voulut, comme il arrive toujours dans les légendes et dans la réalité, la marier à un homme riche et puissant qu'elle ne pouvait souffrir. La jeune fille qui, sans prendre l'avis de personne, avait disposé de son cœur, s'enfuit avec le bel officier qu'elle aimait. Le pacha écumant mit toute la cavalerie à ses trousses, si bien que les pauvres amoureux qui étaient montés sur le même cheval, afin de pouvoir s'embrasser plus souvent, furent cernés sur le haut d'une montagne où un précipice profond leur coupait la retraite. Ibrahim s'approcha, menaçant le ravisseur des plus cruels supplices. Alors, la jeune fille, enlacée à son fiancé, vint se mettre debout sur la pointe du rocher, tout au bord de l'abime et elle dit : « Choisis, père, entre ta fille morte ou épouse de celui qu'elle aime. » Ibrahim s'approcha sans répondre, et de nouveau la jeune fille dit : « Père, si tu me touches sans promettre, il est trop tard. » Ibrahim ne crut pas à la menace, il continua d'avancer, et quand il ne fut plus qu'à un pas, les deux amoureux, sans un geste, se laissèrent aller en arrière. Ibrahim bondit. Il ne put saisir qu'un morceau d'étoffe, et sa fille, sous ses yeux, s'écrasa au fond du ravin.

A l'abri de la cathédrale, adossée à de hautes murailles, une jolie construction s'élève, c'est l'ancienne Bourse, aujourd'hui désaffectée.

L'ancienne Université mauresque fut fondée par Yousouf Ier. Ferdinand et Isabelle y établirent leur palais. Stupidement réparé au XVIIIe siècle, le monument reste encore curieux. Il n'est plus aujourd'hui, après avoir abrité des savants et des rois, que le magasin d'un marchand de drap.

Grenade, pauvre d'argent, est riche de fleurs. Elles sont le luxe qui reste à la ville déchue, luxe dont les plus misérables peuvent faire un abus. Et dans les ruelles étroites et sombres, leurs couleurs vives viennent égayer toutes les fenêtres, même les lucarnes des plus atroces taudis.

Dans une auberge, une petite auberge délicieuse de fraicheur, je me rendais fréquemment. J'avais là une vieille amie, âgée de huit ans, dont je m'étais fait adorer en lui donnant une pièce d'un franc, une Semeuse toute neuve qu'elle portait au cou, comme une médaille, et surtout en lui laissant boire quelques gorgées de la limonade d'orange que je prenais presque chaque jour. La petite était gourmande comme une chatte et fûtée comme une souris. Elle aimait, en buvant, à me conter de longues histoires. Il s'agissait toujours de beaux cavaliers qui faisaient des marmelades d'Arabes pour délivrer de belles princesses qu'ils épousaient. « Et si j'étais prisonnière, moi, me dit elle un jour, prisonnière très, très loin, à Atarfe, par exemple, — Atarfe est à trois kilomètres — viendriez-vous me délivrer? «Moi,sans tarder,avec une grande lance et un beau cheval. Bien sûr ? — Bien sûr !»—«Et vous m'épouseriez ?» —« Je crois bien, tout de suite.» Et la petite était ravie. Lorsque je partis,quelques larmes coulèrent dans la limonade qu'elle buvait. Puis elle dit à sa mère : « Maman,j'ai un real dans ma tirelire — le real vaut cinq sous — tu me préviendras quand j'aurai un douro, j'irai voir le señor en France ». Or, le douro vaut cinq francs. C'est peu, aussi ma petite amie ne vient pas, et j'ai très peur qu'elle m'ait oublié.

Nous voici devant l'Alhambra qui sort de la verdure,qui émerge au-dessus des arbres magnifiques qui entourent la colline où il est construit.Tout à fait dans le lointain,s'aperçoit la crête où Boabdil s'arrêta après sa capitulation pour regarder une dernière fois Grenade, et pleurer. Et c'est alors que la sultane Ayescha, sa mère, lui jeta l'apostrophe

célèbre : « Va, pleure comme une femme, la ville que tu n'as pas su défendre en homme ! » Cette crête s'appelle encore aujourd'hui « le Soupir du Maure ».

Après avoir vu l'Alhambra, en face, nous irons le visiter. Voici l'entrée du parc, la porte des Grenades que surmontent les armes de Charles-Quint.

Nous pénétrons dans le parc ; une futaie d'ormes immenses se présente, dont les frondaisons sont toujours agitées par le vent, alors qu'au-dessous le calme et la fraîcheur règnent perpétuellement.

Suivant les allées montantes du parc, nous arrivons à la fontaine de Charles-Quint, d'un joli style Renaissance, et dont le marbre blanc, sous les rayons du soleil à travers le feuillage, produit le plus curieux effet. Les trois têtes qui laissent couler l'eau représentent les trois fleuves de la région : Le Darro, le Génil et le Beiro.

A l'entrée de l'Alhambra la monumentale porte judiciaire est d'un effet superbe et imposant

Nous sommes entrés et nous avons devant nous la pointe extrême de l'Alcazaba, c'est-à-dire la forteresse de l'Alhambra, avec la tour du guet qui domine toute la plaine. Vous pensez si du haut de cette tour la vue est étendue et belle. J'y montais souvent.

La cloche qui surmonte la tour, pèse 12,000 kilos. Le 2 Janvier 1492, elle fut mise en branle et sonna 24 heures, sans arrêt, pour fêter l'entrée des rois catholiques à Grenade. Aujourd'hui encore à la même date, la cloche sonne tout le jour. Ce sont les jeunes filles qui viennent la faire résonner; elles y mettent toute leur ardeur, toute leur force, car il est sans exemple que celle qui a le mieux sonné, n'ait pas trouvé un mari dans l'année.

Admirable est la forteresse dans son cadre de feuillage et de fleurs, une forteresse embaumée. Désirant un jour cueillir quelques fleurs, je demandai l'autorisation à un

jardinier qui passait. C'était un pauvre bonhomme très placide et très calme. Il m'autorisa avec ces paroles effroyables : « Cueillez, Monsieur, une fleur de cueillie, dix de repoussées ; ces fleurs là ont pour fumier un sang d'homme, c'est le meilleur des engrais.» J'étais figé d'horreur. Le bonhomme s'aperçut de mon ahurissement et continua en riant : « Oh ! Monsieur, ce n'est pas maintenant, c'est jadis sous les Maures, quand on se battait tous les jours, que le sang à coulé ici ; mais il en reste encore quelque chose.» Ces paroles me rassurèrent et j'acceptai les fleurs que le bonhomme en parlant avait cueillies pour moi.

Cette citadelle était imprenable, aussi Ferdinand et Isabelle la Catholique, ne cherchèrent-ils point à la prendre d'assaut ; ils parvinrent à y entrer en l'affamant par un siège qui dura neuf mois. Et il était grand temps que le siège prit fin, car la reine Isabelle, ainsi que toutes les dames de la cour, avaient fait le vœu — le fait est historique — de ne pas changer de chemise jusqu'à la prise de la ville. Aussitôt le siège terminé, toutes les chemises vivement enlevées, furent suspendues en grande pompe, comme des bannières, à la voûte d'une chapelle. Elles avaient pris naturellement une teinte douteuse, jaunâtre, assez semblable à la robe de certains chevaux. Et c'est pourquoi, aujourd'hui, lorsqu'un cheval a l'honneur de rappeler par sa couleur la nuance de la chemise portée neuf mois par la reine Isabelle, on l'appelle un cheval isabelle.

Le palais de Charles-Quint, d'une très belle Renaissance, est d'un aspect imposant, mais on voudrait le voir à mille lieues de là, car Charles-Quint fit détruire une partie de l'Alhambra pour élever ce palais qui ne fut jamais terminé.

Au bas des piliers, se trouvent de superbes bas-reliefs sculptés en plein marbre, mais qui perdent au milieu de cette ville arabe une grande partie de leur attrait.

Nous voici près de l'Alhambra dont je tiens, avant d'en-

trer, à vous faire remarquer l'extérieur. Il est terne, banal, insignifiant. Les Maures ne s'occupaient pas du dehors, ils ne voyaient que l'intérieur, pour lequel ils réservaient tout leur art.

En effet, le spectacle change dès l'entrée. Tout de suite, l'œil est séduit et l'Orient se révèle avec son charme séducteur.

Entrons dans la fameuse cour des Lions dont la renommée universelle est si justement méritée. Il ne faut pas toutefois venir chercher là un spectacle imposant et grandiose. Il ne faut pas croire non plus qu'on va trouver dans cette cour l'éblouissement brutal qui stupéfie et déconcerte. La première impression est presque décevante.

On a simplemenf la sensation d'une jolie chose, mais superficielle et factice. Il faut y venir et y revenir à cette jolie chose. Il faut laisser l'œil se perdre dans une multitude infinie de détails, plus admirables les uns que les autres. Les architectes latins cherchent dans leurs monuments, à provoquer une impression grandiose ; les architectes arabes, moins ambitieux, cherchent à faire naître une impression voluptueuse et leur but est toujours atteint.

Il faut plusieurs visites, pour sentir l'incomparable charme et l'extraordinaire harmonie de la cour des Lions. Je ne crois pas qu'il existe au monde quelque chose qui puisse donner une impression plus vive de grâce, d'élégance, de distinction, de légèreté, de délicatesse et de goût. C'est exquis. Les aspects en sont d'une variété infinie, chaque pas, en déplaçant l'angle du regard semble dévoiler de nouvelles merveilles.

Tout cela est changeant comme ces soies qui prennent tous les tons, passent par toutes les nuances, suivant qu'on les regarde sous un jour différent. L'Alhambra, la cour des Lions surtout, a quelque chose d'un kaléidoscope; les combinaisons en sont infinies. Lorsque, fermant les yeux, on

cherche à se souvenir, chaque évocation présente un point de vue qui n'est jamais le même.

La salle des Deux Sœurs possède une voûte de stalactites, composée de cinq mille alvéoles toutes différentes les unes des autres. « Cela ressemble, dit Gautier, à ces grappes de globules savonneux que les enfants soufflent au moyen d'une paille, ou plutôt cela semble le produit d'une certaine cristallisation fantastique et fortuite. L'imagination déroutée renonce à concevoir comment cela put être fait. »

La fontaine des Lions lorsqu'on la détaille est fort ordinaire. Les lions, avec leur mufle ridicule, sont grotesques et fort mal sculptés. Mais, sans qu'on puisse comprendre pourquoi, cette fontaine se trouve si bien à sa place qu'elle fait, dans l'ensemble, le plus joli effet. A gauche se trouve la salle des Abencérages où Boabdil fit massacrer trente des plus nobles membres de cette royale famille. Le sang qui coula sur le marbre y laissa des traces que l'on montre encore.

Le boudoir de la sultane est magnifiquement situé au-dessus de la vallée. Ce devait être un délice de bouder dans un pareil lieu.

En sortant de l'Alhambra, nous allons diriger nos pas vers le palais du Généraliffe.

Sur le chemin se rencontre une petite mosquée fort coquette. Le concierge, pénétré de son rôle, m'assura qu'il la trouvait si jolie, sa petite mosquée, qu'il regrettait de n'être point mahométan pour pouvoir y invoquer Allah.

Nous arrivons au Généraliffe par une longue avenue de cyprès d'un assez curieux effet.

Et nous voici dans la cour d'entrée. Le Généraliffe était la résidence d'été des rois maures. Aussi, plus que partout y rencontre-t-on de l'eau et des fleurs. Ce ne sont que cascades, bassins, ruisseaux de l'effet le plus délicieux.

Le Généraliffe est à peu près complètement ruiné. Mais

il reste les jardins. Et c'est un enchantement de les parcourir. Nous entrons dans une autre cour où le bâtiment est entièrement couvert de rosiers grimpants, tout remplis de fleurs à l'époque où je m'y trouvais. L'endroit était charmant. Je m'y rendais assez souvent et y rencontrais, immanquablement un Anglais, morne, renfrogné, silencieux. Au bout d'une quinzaine, environ, je crus remarquer que mon Anglais changeait. Il devenait souriant et gai. Un jour, en excellent français,il me dit : « Ces roses, monsieur, ces admirables et innombrables roses m'ont sauvé la vie. J'avais le spleen, je voulais mourir, elles ont mis la joie dans mes yeux et l'ont fait,de là,descendre dans mon cœur. C'est calomnier la terre que de s'y ennuyer, elle produit de trop jolies choses. Je suis guéri, la vie m'apparaît agréable et charmante, c'est le miracle des roses. »

Dans les jardins se dresse le cyprès de la Sultane. C'est sous ce cyprès, vieux de 600 ans, que la sultane Daraxa, femme de Boabdil, venait échanger de doux propos avec l'Abencérage Hamet, qu'elle aimait. Le lieu de rendez-vous à vrai dire, était assez mal choisi, car le cyprès ne cachait pas grand chose. Aussi Boabdil, un soir, surprit les amoureux, et jamais plus, depuis ce soir-là, personne n'entendit parler de la sultane Daraxa ni de l'Abencérage Hamet. Boabdil s'était vengé.

Dans ce jardin béni, les escaliers eux-mêmes grimpent à l'ombre des arbres, égayés par des ruisselets d'eau claire qui coulent de chaque côté, sur la crête creusée des murs qui les bordent.

Parvenus tout à fait au sommet, voici, devant nous l'Alhambra et Grenade. C'était là qu'aimait à venir rêver le puissant sultan Abdul-Melech. Dix guerriers ne pouvaient soulever sa lance haute de cent coudées, et lui la manœuvrait légèrement avec dix chrétiens embrochés tout au bout. Une vieille sorcière lui prédit un jour qu'il tuerait lui-même

ses cinq fils qui étaient son orgueil et sa joie. Il appela la vieille, fille de chienne, hibou de malheur et la fit jeter dans un puits. Aussitôt de grandes flammes s'élevèrent et l'eau se mit à bouillir. A quelques jours de là un fou vint rôder tout autour du palais. Sa folie était douce, il répétait sans cesse : « Ne fais pas aux autres ce que tu ne voudrais pas qu'on te fît. » Le sultan le chassa. Il revint, marmottant toujours son éternel refrain. Abdul-Melech, furieux, voulut le faire tuer. Ses soldats refusèrent de toucher à un fou, alors, le sultan confectionna lui-même un pain empoisonné et le remit au fou qui partit avec un regard singulier. Ce jour-là, les cinq fils du sultan chassaient dans la montagne. Une biche les avaient entraînés, il était tard et ils avaient faim. Le fou passa près d'eux et leur vendit son pain. Le lendemain Abdul-Melech trouva dans la montagne ses fils empoisonnés. Auprès d'eux le fou accroupi ricanait : « Ne fait pas aux autres ce que tu ne voudrais pas qu'on te fit. » Alors dit la légende, le désespoir du père fut atroce, et il serra sa pauvre tête si violemment entre ses poings fermés qu'il la fit éclater comme une citrouille entre deux meules.

En redescendant vers la ville nous trouvons le cimetière. Ces cimetières espagnols ne ressemblent aucunement aux cimetières français. Les cases creusées dans les murs abritent chacune un cercueil. De grandes échelles doubles servent pour les y monter. L'expression être enterré, n'est là-bas qu'une figure, les morts se trouvant au-dessus des vivants. On ne repose plus à six pieds sous terre, mais de trois à quinze pieds en l'air.

On peut descendre de l'Alhambra par un autre chemin, la côte du Petit Roi, côte pittoresque et sauvage où les points de vue abondent. On rencontre la tour de l'Eau, ancien réservoir du palais, avec l'aqueduc qui l'alimentait. On voit également la tour des Infantes et la tour de la

Captive,d'où la belle Espagnole, Isabelle de Solis, longtemps prisonnière, sortit pour devenir la favorite du sultan et embrasser la religion de Mahomet.

Nous descendons de plus en plus et en nous retournant nous apercevons au-dessus de nous l'épaisse tour de Comarès avec, à gauche, le boudoir de la Sultane.

Et nous allons aller maintenant visiter le quartier des gitanes. Je vous présente ici leur roi, un vieil ami à moi, la plus jolie fripouille que la terre ait jamais portée... Ce monarque de comédie a surtout comme fonction de mendier. Mais il a de multiples cordes à son arc. Il sert de guide, il tond les chiens, il procure des chevaux, des ânes, des photographies, des antiquités, et même beaucoup d'autres choses, moyennant une honnête commission. Il organise des bals de gitanes où l'on paie fort cher pour entrer et où son amitié me valut de pénétrer pour rien. Il est vrai que cette amitié n'était point désintéressée. En effet, je lui payais à boire, et ce roi était une éponge faite homme. De plus, il m'avait pris,sans que je sache pourquoi,pour un impresario cherchant une troupe de danseuses à exhiber en France, et il espérait faire partie de l'expédition. Je me gardai avec soin de le détromper. Cela me valut de voir danser devant moi, avec toute la fougue qu'elles y pouvaient mettre, les plus jolies gitanes de Grenade. Ce n'est pas là, comme vous le concevez, un des moins bons souvenirs de mon voyage.

Les gitanes, presque toujours misérables, vivent sur une colline aride, dans des caves creusées au milieu des aloès et des cactus. Ces caves, où habite toute une population, sont de simples taudis. Quelques-unes cependant sont propres, bien tenues et garnies surtout d'une batterie de cuisine étincelante. Tout le luxe des gitanes est là. Leur fortune se mesure au nombre de leurs casseroles ; casseroles en cuivre, brillantes comme des miroirs et dans les

quelles ils se gardent bien de faire cuire quelque chose, de peur de les salir.

Les femmes, chez les gitanes, n'ont pas d'autre profession que mendier. Elles vous harcèlent par troupes et c'est par douzaines que les mains se tendent devant les touristes. Si quelque voyageur peu patient les rudoie légèrement, alors c'est un concert de cris, de huées, d'insultes, qui obligent promptement le malheureux à battre en retraite. « Que les couleuvres t'étouffent, que les baisers de tes enfants te fassent mal comme une morsûre, que les chiens te dévorent, que les corbeaux t'arrachent les yeux, que les crapauds te bavent sur le cœur. » Tels sont les souhaits les plus doux que vous envoient ces sorcières en fureur. Par contre, si vous leur abandonnez votre main avec une légère aumône, elles vous prédisent un avenir superbe qui est, du reste, toujours le même :« Tu trouveras un trésor et toutes les femmes t'aimeront. » L'une d'elles, à qui j'avais donné cinq sous, m'affirma que j'épouserais une reine. Je me demande qui elle m'eût fait épouser pour vingt sous.

Quittant le quartier des gitanes, nous rentrons en ville par la rue de Darro qui côtoie la rivière de façon pittoresque.

Nous voici sur la place du Genil, devant la diligence qui nous mènera à 70 kilomètres de là, prendre le chemin de fer de Murcie qui ne vient point encore jusqu'à Grenade. La diligence espagnole est un reste de l'inquisition, un vieil instrument de torture qui subsiste encore de nos jours. On y est secoué, cahoté, ballotté de la plus horrible façon. La plupart du temps, il est vrai, on marche à un train d'escargot. Mais tout à coup, les mules font feu des quatres pieds. Elles partent comme le vent, caracolent, pétaradent, bondissent comme des chamois, cela toujours dans les endroits dangereux, dans les tournants brusques où la lourde voiture, trimballant sur ses deux roues, vient raser le précipice

qu'elle surplombe de sa masse penchée. Notre conducteur avait un moyen spécial d'exciter ses bêtes sans se préoccuper du postillon. Il leur jetait sur les oreilles des cailloux dont il avait bourré ses poches. Alors, les mules, agacées, s'emballaient. Loin de les arrêter, il les excitait dans un tapage d'enfer, hurlant, vociférant, tapant des pieds, claquant son fouet et les menaçant, si elles s'arrêtaient, de se tailler un bonnet dans leur peau. Quel voyage ! J'avais à côté de moi un bon curé, qui me déclara, un peu pâle, avoir fait sept fois son acte de contrition. Il aurait pu, sans exagération, achever la douzaine.

Mais nous nous sommes longuement arrêtés à Grenade, nous allons continuér rapidement notre voyage en passant à Lorca, où de vieux palais ont encore de très curieuses portes.

Pour arriver à Murcie, nous prendrons place dans une tartane, le fiacre de l'endroit, singulière voiture, sans siège, que le cocher conduit assis sur le brancard.

Le portail de la cathédrale est vraiment d'un bel effet, dans son style baroque du dix-huitième siècle. Les Murciens en sont très fiers. Les Murciens, en Espagne, ont mauvaise réputation : ce sont, paraît-il, d'incorrigibles paresseux. Non contents de dormir la nuit, ils font deux siestes par jour, accompagnées de cinq repas et, nouveaux Titus, ils trouvent qu'ils n'ont pas perdu leur journée.

Nous arrivons maintenant dans l'une des petites villes les plus curieuses d'Espagne. Elche, célèbre par ses palmiers.

Le pont du chemin de fer passe, suivant l'habitude des ponts espagnols, sur une rivière sans eau. La station du chemin de fer semble la station d'une ville algérienne.

Elche ressemble absolument à une ville d'Afrique. Une chaleur affreuse, une poussière aveuglante et des ravins où les pierres semblent calcinées par le soleil.

Les maisons d'Elche viennent ajouter à l'illusion d'une ville africaine. Elles sont basses, blanches, avec de ci de là un palmier qui se dresse au-dessus des terrasses.

Si on se rend dans la forêt, le spectacle est un peu déroutant pour de pauvres gens du Nord comme nous,qui avons l'habitude de voir des palmiers dans des salons ou des serres et qui ne manquons jamais, dans notre admiration, d'adresser de chauds compliments à la maitresse de maison qui en possède un de trois mètres.

A Elche, il y en a 120.000 qui ont de 25 à 35 mètres. Ces palmiers donnent lieu à deux sortes de commerce. D'abord les dattes, ensuite la vente des palmes pour le dimanche des Rameaux. Toute la tête de l'arbre qui doit produire les palmes est entourée de paille comme une salade qu'on veut faire blanchir et, en effet, les palmes sortent immaculées de leur gaine et sont expédiées jusqu'en Italie. On en vend, à 50 centimes l'une, plus de 120.000 par an.

Nous quittons Elche après un dernier coup d'œil à cette ville singulière, que beaucoup de touristes négligent, bien à tort, car elle reste un des souvenirs les plus vivaces d'un voyage en Espagne.

Dirigeons-nous vers Alicante. La vue du port, très animé, et du château-fort de Sainte-Barbe, est remarquable.

L'Hôtel de Ville est un monument d'une belle venue. On fait à Alicante un commerce important de vins. Cela n'empêche pas les Alicantais de poser pour la sobriété. Cependant, déclare un diction, avec le vin bu par un habitant,on peut faire tourner un moulin.

La promenade des Martyrs est ombragée de merveilleux palmiers. Tout près de là, dans une petite église, se trouve la statue de saint Bari,un aimable saint,que les jeunes filles ont en adoration, car il procure des maris. Quand une jeune fille vient le consulter, tantôt il garde les yeux baissés, ce qui est mauvais signe ; tantôt il les lève et pose son regard

sur celle qui prie. Dans ce cas c'est l'arrivée sûre, dans l'année, du mari désiré. Le saint ne s'est jamais trompé.

Nous arrivons maintenant à Valence. Valence par un clair soleil, produit un bel effet. Toutes ses églises sont surmontées de dômes bleus aux arêtes d'or. Tous ces dômes brillent, reluisent et donnent au panorama un cachet tout particulier.

La Bourse de la soie est un superbe monument gothique où avait lieu au XVe siècle un important marché de soieries. A l'intérieur, dans une salle très belle, se trouve une inscription qui promet le ciel aux marchands qui ne voleront jamais. C'est rendre le paradis d'un accès vraiment bien difficile.

La porte de Gerranos formait l'entrée principale de Valence, qui s'intitule encore sur ses armes, en l'honneur de son passé, « la très noble, très antique, très loyale, très insigne, très magnifique, très illustre, très savante, très couronnée, très intrépide et jamais assez célébrée cité de Valence. » La litanie manque de modestie.

L'extraordinaire portail du palais du marquis de Dos Aguas est entièrement en marbre et d'un aspect absolument fantastique. « Les Valenciens, dit un proverbe, sont tellement distraits, que la folie prend leur tête quand elle a besoin de grelots. » C'est sans doute à une distraction d'un sculpteur de génie, que l'on doit cette œuvre tumultueuse et sans mesure, mais remplie d'un admirable talent.

Sagonte est une ville célèbre par le siège qu'elle soutint contre Annibal, et auquel on compare souvent le siège de Saragosse en 1808. Cette ville possède encore une citadelle magnifique, aujourd'hui désaffectée et dont un concierge a la garde. Ce concierge est un type, et même un type un peu fou. Il me reçut avec la noblesse d'un roi qui donne audience à un ambassadeur. Puis il prit les clefs et m'en ouvrit la

porte en disant, avec un geste à la Mounet-Sully : « Passe, étranger, je t'accorde la permission d'entrer. »

« C'est beau, étranger, cette vue, cette plaine, cette mer dans le lointain. Elle est à moi cette vue. Sans ma permission tu n'aurais pu la voir. Je suis puissant comme le gouverneur qui habitait là autrefois! » Et lorsque je partis, ce prodigieux portier, brandissant mon pourboire d'un geste magnanime, clama : « Adieu, étranger, va, retourne en ton pays, et si un ami veut visiter Sagonte, dis-lui qu'à moins d'être muni d'un ordre écrit du roi, il n'entrera ici que si moi, le maître, je le veux. »

Nous arrivons au terme de notre voyage, à Saragosse. Entrons dans l'église de Sainte-Madeleine dont le sacristain, pratique, s'est installé une basse-cour dans le clocher. Le premier étage abrite de nombreuses poules, le second est envahi par tout un peuple de canards. Le troisième est converti en un clapier modèle où des douzaines de lapins bondissent et cabriolent. Enfin, dans un petit coin au-dessus des voûtes, deux chèvres et un mouton sont installés. Cette église, dans ses superstructures ressemble à une arche de Noé.

Du haut du clocher, la vue est fort belle. En avant, la cathédrale, un peu plus loin, Notre-Dame del Pilar, avec ses nombreuses coupoles, et plus loin encore, l'Ebre qui vient baigner la ville.

On comprend, en voyant les ruelles si étroites, les difficultés inouïes du siège de 1808 où 60.000 habitants sur 100.000 périrent en défendant héroïquement leur cité. L'Aragonnais, d'un courage à toute épreuve, c'est le Breton d'Espagne. Il est entêté comme une mule et a la tête si dure qu'il s'en sert, dit-on, pour enfoncer des clous. On prétend que lorsqu'un enfant vient au monde, on lui frappe la tête avec une grosse assiette de faïence. Si l'assiette se brise.

l'enfant fera un bon Aragonnais. Si c'est la tête qui casse, petit malheur, l'enfant n'était pas digne de vivre.

La basilique de Notre-Dame del Pilar (N.-D. du Pilier) est célèbre en Espagne comme Lourdes l'est en France. Un jour que saint Jacques se promenait dans la campagne, la Vierge lui apparut environnée d'anges. Elle lui remit une statue d'elle-même qui reposait sur un pilier scuplté, soutenu par deux chérubins. Ce sont cette statue et ce pilier qui sont conservés dans l'église.

ETIENNE ROZE.

L'Emigration
et la
Colonisation Italiennes[1]

Messieurs,

Je remercie M. le Président de ses paroles bienveillantes et la Société de Géographie commerciale du Havre de l'honneur qu'elle a bien voulu me faire en m'invitant à faire cette conférence ; le seul regret que j'ai en ce moment d'avoir accepté provient de ma crainte de ne pouvoir manier correctement la langue française, cette langue claire, souple, harmonieuse, fermée à l'équivoque. En tout cas, Messieurs, je sais que vous êtes venus, non pas pour entendre un orateur, mais une personne qui a beaucoup voyagé dans les régions sur lesquelles votre Président vient d'appeler, par son excellent discours de présentation, votre attention, et qui, par conséquent, pourra vous donner des idées très exactes sur des localités qui n'ont peut-être pas encore été visitées par aucun Français.

Il y a bientôt cinquante ans, dans l'*Histoire de l'Emigration au XIXe siècle*, couronnée par l'Académie des sciences morales et politiques, un illustre Français, Jules Duval, s'exprimait ainsi : « La France pour rentrer dans sa voie « historique et y accomplir sa destinée, doit d'abord perdre « ses préjugés sur l'émigration ; où l'opinion publique voit

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 12 Décembre 1906.

« un affaiblissement, il faut lui montrer la meilleure mar-
« que de la virilité. Je serais heureux si mon livre contri-
« buait un peu à ce redressement en présentant sous son
« vrai jour ce grand phénomène social ; une épreuve des
« corps et des âmes, dure sans doute dans ses premières
« phases, mais saine et fortifiante ; une plantation profitable
« même aux branches dont les fruits mûrs se détachent
« pour devenir ailleurs des semences fécondes.

« L'émigration suivie de colonisation est le déversoir des
« populations surabondantes, la mission des caractères en-
« treprenants, le refuge des situations déclassées, l'asile des
« vaincus et des opprimés, une leçon aux mauvais gouver-
« nements, un remède aux misères des pauvres comme à
« l'ennui et à l'oisiveté des riches, le fondement de la puis-
« sance maritime des États, un instrument des échanges
« internationaux, le germe des cités, des nations et des
« royaumes. Des émigrants qui d'un continent à l'autre
« transportent les flambeaux de la civilisation, la science
« doit dire comme Lucrèce disait des coureurs se passant
« de main en main des torches enflammées : *Et vitæ lam-*
« *pada tradunt.* »

Et M. Duval, insistant sur le service que rendent ces intrépides messagers de travail et de paix, concluait en disant:

« Que chaque peuple, que chaque génération se sente la
« noble ambition d'enrôler dans l'armée industrielle de
« l'humanité des légions d'éclaireurs, des pionniers et des
« soldats ; la grandeur durable de la France est à ce prix. »

Mais aujourd'hui, après presque cinquante ans, si nous voulons rechercher ce que les données que nous avons sur l'émigration d'hier et d'aujourd'hui peuvent nous faire pressentir, avec quelque certitude, des nations de demain, non seulement il serait difficile de pouvoir faire un tel éloge de l'émigration et de la colonisation, mais il serait aussi quelque peu téméraire d'affirmer, d'après l'expérience de ces der-

nières années, qu'un rôle prépondérant sera réservé à l'émigration européenne dans la mise en valeur des terres du globe non encore peuplées.

Peut-être aujourd'hui faut-il rabattre beaucoup, non seulement de l'enthousiasme qui inspirait en 1862 Jules Duval, mais aussi de cet optimisme enthousiaste qui inspirait, par exemple, il y a dix ans encore, Novicow dans son beau livre sur *L'Avenir de la race blanche*.

Ce point de vue moins optimiste est partagé aussi par M. R. Gonnard qui, dans un livre tout récent sur *L'Emigration européenne au XIXe siècle,* fait à ce sujet les observations suivantes :

« Le XIXe siècle a été, c'est bien là une de ses plus sûres caractéristiques, un siècle d'émigration et de colonisation européennes, d'accaparement et d'occupation hâtive par les blancs de tout ce qui est resté de terres disponibles dans le monde. Dans la dernière partie du siècle surtout, les principales puissances ont rivalisé d'ardeur pour se tailler un domaine colonial aussi large que possible. Il y avait comme le pressentiment d'une occasion à saisir, d'une heure à utiliser qui, une fois passée, ne se retrouverait plus. Au XIXe siècle les grandes nations blanches se sont trouvées dans les meilleures conditions pour coloniser. Elles avaient une population croissant rapidement, beaucoup de capitaux disponibles, une bonne situation budgétaire, un outillage parfait, des armées très fortes. Elles se croyaient pour ainsi dire en état de conquérir et de soumettre le monde entier. Cette période magnifique pour l'hégémonie européenne va de l'expédition franco-anglaise en Chine à la guerre russo-japonaise. Dans ces dernières années a commencé à sonner le premier glas de cette hégémonie. Les Italiens ont été battus en Abyssinie ; l'une des plus grandes nations de l'Europe, la Russie, a eu une campagne désastreuse contre les Japonais en Extrême-Orient ; l'Espagne a perdu

toutes ses possessions américaines et asiatiques dans sa guerre avec les Etats-Unis. Voilà pourquoi aujourd'hui les conclusions assez optimistes de Novicow sur l'avenir de la race blanche peuvent être mises en doute. Le monde jaune s'est réveillé et révolté. Il a réussi à démontrer sa supériorité à l'Europe et le monde noir nous réserve peut-être d'autres surprises. »

Dans ces conditions il y a lieu de se demander avec M. Gonnard, quel pourra être l'avenir de la race blanche ?

Restera-t elle cantonnée en Europe et dans une partie de l'Amérique qu'elle a déjà colonisée ou étendra-t-elle son occupation effective sur d'autres parties du monde? Saura-t-elle, avant la race jaune devenue mobile, émigrante et conquérante, avant la race sémite et la race noire, reprenant peut-être un jour l'offensive, asseoir de nouvelles nations issues d'elle dans les régions non peuplées des quatre autres parties du monde ? En effet, pour coloniser il ne suffit pas de teindre en rouge, en vert ou en jaune les régions inconnues des vieux atlas. Quand il s'agit d'une colonisation il faut occuper effectivement, c'est-à-dire peupler et cela est d'une extrême importance parce que, le jour où les races considérées jusqu'ici comme inférieures déborderont de leurs confins naturels et qu'elles se trouveront en présence des autres peuples, si ces pays, qui à présent sont représentés comme occupés par les Européens, sont effectivement colonisés, ils présenteront à l'invasion une résistance bien plus forte que s'ils continuent à être simplement tracés sûr les cartes comme possessions européennes.

Il y a des nations qui ne pourraient pas coloniser sérieusement parce qu'elles n'ont pas d'émigrants ; c'est le cas de la France. Son expansion se réalise par les manifestations littéraires, artistiques et scientifiques de son génie ; à cet égard elle peut rivaliser avec n'importe quelle nation, mais au point de vue de la colonisation avec des émigrants fran-

çais, son rôle ne peut être que bien médiocre. L'Angleterre a colonisé avec le plus grand succès parce qu'elle trouvait dans la nation l'élément émigrant mais, depuis quelques années, l'émigration anglaise est en diminution. L'Allemagne, il y a trente ans, avait presque autant d'émigration que l'Italie ; c'est la nation qui en donnait peut-être le plus grand contingent. A cette époque elle n'avait pas de colonies; à présent qu'elle en a, et quelques-unes même qui se prêtent assez bien à la colonisation, il n'y a presque plus d'émigrants allemands parce que les débouchés de l'agriculture, de l'industrie et du commerce dans la confédération même donnent emploi à l'intérieur aux bras qui, il y a trente ans, devaient émigrer en quête d'occupation. C'est donc à présent une nation qui a des colonies et qui manque d'émigrants. Quant à l'Italie elle se trouve dans la même condition que l'Allemagne à cette époque ; elle a très peu de colonies et des masses énormes d'émigrants. Mais est-on sûr que l'Italie pourra disposer longtemps encore de ses contingents d'émigrants ? Ce doute est bien naturel, si l'on considère que l'Angleterre et l'Allemagne, qui ont joué au XIXe siècle dans le peuplement des pays neufs un rôle de premier plan, tendent à ne plus figurer qu'au second ou au troisième rang, le premier étant conquis par l'Italie et les pays slaves. Pour coloniser effectivement et non seulement politiquement, il faut, je le répète, établir des hommes dans le pays que l'on veut coloniser, mettre en valeur ces terres qui n'avaient pas d'habitants ni de produits, les rendre fertiles ; il faut donner à ces colons les moyens de vivre et de vivre mieux qu'en Europe, autrement ils n'auront pas à se réjouir du déplacement. M. Viviani, dernièrement, à la Chambre des Députés, à propos du conflit qui existe depuis le commencement du monde entre la misère et la propriété, prononçait les paroles suivantes :

« La liberté de penser, de parler, d'écrire, n'est pas tout.

« Le travailleur réclame aussi la liberté sociale. La liberté « est pour l'homme le pouvoir d'agir, de vivre. Où réside « la liberté sociale? Elle réside dans la propriété. Il y a des « millions d'hommes qui tendent la main pour saisir quel« ques-unes des joies de la propriété. »

D'autre part je me souviens d'un ministre italien des Finances, du parti conservateur, M. Luigi Luzzatti, qui exprimait, lui aussi, dans un discours à la Chambre des Députés de son pays, la conviction qu'il faudrait créer en Italie le plus grand nombre possible de petits propriétaires pour réaliser cette sécurité sociale dont parlait plus tard M. Viviani. Tout le monde sait qu'il n'est pas facile de transformer d'emblée dans notre vieille Europe des millions de prolétaires en millions de petits propriétaires. Je ne dirai pas que ce soit à jamais une chimère mais, certes, ce problème ne pourra pas être résolu tout de suite ; aussi notre pensée se porte-t elle spontanément vers les régions non peuplées ou mal peuplées des quatre autres parties du monde pour tâcher d'y réaliser, par le moyen d'une colonisation rationnelle, le rêve de tant de philanthropes. On établit dans l'Amérique du Sud un certain nombre de ces prolétaires de race latine auxquels on ne peut accorder en Europe aucune parcelle de propriété ; on étudia s'il serait possible et quelle serait la manière la plus pratique de les transformer en petits propriétaires dans ces régions actuellement inoccupées et vous savez qu'il y aurait là de larges parts à faire.

C'est dans les terres du Brésil surtout qu'on a établi comme petits propriétaires, des centaines, des milliers de prolétaires des campagnes italiennes. Je me suis trouvé au Brésil dans une situation qui me mettait en contact immédiat avec ces petits colonisateurs ; j'ai pu étudier le fonctionnement de la colonisation sud-américaine et je suis à même de vous donner sur ce sujet une opinion impartiale et dépourvue de préjugés, inspiré que je suis par le désir

d'apporter mon tribut d'idées et d'expérience à cette question qui se lie étroitement à la question sociale dont se préoccupent les hommes d'Etat de la vieille Europe.

J'ai été longtemps au Brésil, j'ai beaucoup vu, j'ai voyagé dans l'intérieur en traversant à cheval des régions occupées entièrement par des colons italiens petits propriétaires ; à première vue, c'est la réalisation du rêve des philanthropes puisqu'on les a établis non comme ouvriers mais comme petits propriétaires. Les colons italiens petits propriétaires au Brésil sont au nombre d'environ 500.000; il y a à l'étranger au moins 4 millions d'Italiens dont 1.700.000 dans l'Amérique du Sud, et chaque année l'Italie donne à l'émigration un contingent toujours croissant et qui, en 1905, a dépassé 750.000 personnes. La moitié de ces Italiens sont en émigration provisoire en Europe, et l'autre moitié va dans l'Amérique du Nord ou du Sud, depuis quelque temps surtout dans l'Amérique du Nord; une bonne part de ces émigrants revient en Italie, la moitié environ. L'Italie, comme on voit, perd peu de sa population par suite du phénomène émigratoire. On peut ajouter que cette émigration contribue au soulagement de la crise sociale en provoquant dans la péninsule une légère augmentation des salaires. Les familles italiennes établies au Brésil en qualité de colons petits propriétaires comptent à peu près, comme j'ai dit, environ 500.000 individus et je ne m'occuperai que de ceux-ci, autant pour me tenir dans les termes d'une causerie que parce que le temps me manquerait pour tracer même les premières lignes du tableau complet de l'émigration italienne au Brésil, enfin parce que ce sont les colons italiens petits propriétaires que j'ai étudiés à mon aise.

Il ne faut pas confondre l'émigrant italien qui va à l'étranger pour travailler, s'employant comme terrassier, comm

moissonneur ou comme artisan, avec celui qui y va pour fonder une colonie.

J'aborde, comme on voit, le vrai sujet de ma conférence c'est-à-dire l'œuvre de colonisation, ses avantages et ses défauts, ses possibilités et ses impossibilités.

Quant aux avantages je m'en tirerai avec très peu de mots; les avantages d'une colonisation bien réussie sont incontestables. L'Italie a une forte natalité, la densité de sa population est remarquable. L'Amérique a un grand nombre de terres non peuplées qui attendent d'être mises en valeur par le travail de l'homme; trouver le moyen d'établir l'excédant de la population italienne, les prolétaires de l'agriculture surtout, sur ces terres non peuplées en les transformant en petits propriétaires par le don gratuit de ces terres que l'absence de travail et de production laisse aujourd'hui désertes, stériles, sans aucune valeur économique, ce serait résoudre vraiment un grand problème social.

Malheureusement l'exécution de ce plan magnifique qui convient à l'Europe et qui forme en même temps le rêve des gouvernements de l'Amérique du Sud, lesquels comprennent que la grandeur de leurs Républiques est subordonnée au peuplement du pays et que ce peuplement, pour correspondre à leurs désirs, ne peut se faire que par des gens de race latine, cette exécution présente, il est bon de le répéter, en pratique bien des difficultés.

La première difficulté pour la fondation dans l'Amérique du Sud de colonies italiennes destinées à s'enraciner sur le sol de la nouvelle patrie provient des lois sur la naturalisation dans ces républiques. Les fils d'un Italien ou d'un étranger, par ce fait qu'ils sont nés dans l'Amérique du Sud, deviennent, par suite des lois sur la nationalité du pays où ils sont nés, Américains, et c'est là une difficulté initiale qu'il est difficile de supprimer. Les nations de

l'Europe ont tenté sans succès de faire changer ces lois qui s'appliquent également dans les trois parties de l'Amérique du Sud. Je crois que, jusqu'à un certain point, les Américains ont raison de résister, parce que si, par exemple, dans la contrée où j'habitais, l'État de Espiritu Santo du Brésil, où, sur une population de 200.000 habitants, il y a de 30 à 50.000 Italiens, si on laissait ces derniers rester Italiens, en peu de temps leur nombre dépasserait celui de la population indigène.

Il y a dans les colonies italiennes agricoles du Brésil des familles où, par suite de cette loi, le père est resté Italien tandis que ses enfants sont Brésiliens, et cela arrive, non seulement au Brésil, mais aussi dans l'Argentine où la colonie italienne est très nombreuse e en général dans toute l'Amérique du Sud.

Quand les colons de ces régions intérieures meurent, on ne sait jamais s'ils sont Italiens ou Brésiliens, soit parce que ces paysans transportés là-bas ne connaissent pas les dispositions légales italiennes et brésiliennes sur la naturalisation, soit parce que dans les petits villages très éloignés des centres de population, il n'y a, pour ainsi dire, pas de registres de l'état-civil.

(*A suivre*) RIZZETTO RIZZARDO.

CORRESPONDANCE DU CONGO (1)

CHER MONSIEUR FRITZ,

J'aurais voulu vous donner plus tôt un petit aperçu sur ma vie de colonial au Congo. Mon séjour permanent, à Brazzaville, ne m'a pas permis jusqu'ici d'étudier les mœurs de l'indigène chez lui, dans la « brousse ». Les quelques observations que j'ai pu faire se bornent donc à la région de Brazzaville, dans la colonie du Moyen-Congo, à la ville en particulier, à son aspect et à ses habitants.

Située dans le pays bacongo, les Bacongos y dominent naturellement. D'une race dégénérée et atrophiée par les maladies, telles que maladie du sommeil, tuberculose, maladies de peau, etc., ces indigènes sont de petite taille et de tempérament faible. Peu travailleurs, je dirai même paresseux, ils s'adonneraient volontiers au sommeil tout le jour, se livrant le soir et une bonne partie de la nuit au « tam-tam », danse burlesque au son du « n'sambi », musique du pays. Les Bacongos, de même que les Balalis, qui leur ressemblent presque en tous points, présentent cette caractéristique qu'ils ne portent pas de tatouages, contrairement à presque toutes les autres races du Congo. Depuis le développement de Brazzaville, on a essayé de secouer cette torpeur et on emploie les Bacongos au portage des matériaux de construction, faute d'autres moyens de communication. Les indigènes semblent d'ailleurs prendre goût à ces travaux qui leur donnent, en même temps qu'une charpente

(1) Lettre d'un ancien élève de l'Ecole supérieure de Commerce du Havre, à son professeur.

mieux musclée, un salaire avec lequel ils peuvent se procurer peu à peu dans les factoreries les objets les plus indispensables à la vie et à l'hygiène. Peu intelligents et pas « débrouillards », ils n'ont pas jusqu'alors tenté d'apprendre quelque métier, ce qui pourtant les mettrait dans une certaine aisance, vu le prix élevé des salaires. Mais les conseils qu'on leur prodigue chaque jour les laissent indifférents.

Profitant de cette inaction, presque toutes les races du Congo sont représentées à Brazzaville : Gabonais, Pahouins (ceux-ci toutefois en petit nombre), Loangos, Bangalas, Batékés, Balalis, Bondjios y sont mélangés. Les races indigènes de nos colonies plus avancées en civilisation et des colonies étrangères s'y rencontrent aussi en assez grand nombre : Sénégalais, Dahoméens, Akras (venus de la Côte d'Or et de la Nigéria anglaise), Kassaï et Basongos de l'Etat Indépendant. Chacune de ces différentes races se voue à un métier et l'exerce presque exclusivement à tout autre. Les Sénégalais, plus civilisés et par suite plus clairvoyants, font le commerce du caoutchouc, de l'ivoire, de la bijouterie (bagues et bracelets), des perles, etc. Presque tous les ouvriers employés par l'Administration comme menuisiers, charpentiers, plafonneurs, serruriers, maçons, etc., sont recrutés parmi eux. Se croyant et se sentant supérieurs aux indigènes du pays, les Sénégalais en profitent trop souvent dans la brousse pour leur inspirer de la crainte et commettre des exactions qui sont préjudiciables à l'approvisionnement du marché de Brazzaville.

Les Dahoméens, de grande taille et bien musclés, font ici concurrence aux Batékés dans la vente des produits de la pêche. Les Akras sont maçons, plafonneurs, peintres, etc. ; les Loangos, tailleurs et cuisiniers. Ces diverses races étrangères et indigène ne portent pas de tatouages. Il n'en est pas de même des Batékés, Bangalas, Boudjios qui portent des tatouages nombreux et particuliers pour chaque peuplade.

Les Batékés, de moyenne taille, sont pêcheurs et chasseurs, pêcheurs surtout ; leurs frêles pirogues sillonnent nombreuses le fleuve Congo, matin et soir ; aussi approvisionnent-ils presque exclusivement notre marché. De plus, ils sont industrieux et les femmes confectionnent plats, gargoulettes, pots, etc., en terre cuite.

Les Bangalas, généralement, sont de belle taille et portent des tatouages nombreux et variés sur tout le corps, principalement les femmes ; on ne les rencontre guère que comme boys et porteurs, comme les Bacongos et les Balalis. Je n'insiste pas davantage sur ces races diverses qu'un nouveau débarqué ne peut deviner, mais qu'au bout d'un certain temps et d'habitude, il reconnaît parfaitement. Que vous dire des femmes ? On les rencontre le jour, munies de la musique bacongo, se promenant de leur village au marché et réciproquement, s'interpellant de loin et, détail curieux, sans se retourner. De même, lorqu'elles suivent leur mari, elles tiennent la conversation à quatre ou cinq mètres derrière, car la coutume chez les noirs est de marcher, non pas de front, mais à la suite les uns des autres, coutume que je m'explique comme provenant de la séculaire habitude de marcher dans les sentiers étroits de la brousse. La dénomination de « mari » est d'ailleurs impropre, car les femmes s'achètent aux rois et chefs indigènes ; le prix est très variable, mais pour les plus jolies femmes ou réputées comme telles, deux cents francs est un maximum. Mais je m'arrête, car je sens que je me laisse entraîner loin de la question dont je veux vous entretenir, de Brazzaville. Donc, un mot (car je ne veux pas abuser de votre indulgence à mon égard) sur la ville, si on peut ainsi appeler la faible agglomération de 3.000 habitants environ, qui constitue la population de la capitale de nos possessions du Congo.

Très étendue, la ville se divise en trois quartiers principaux : le Plateau ou quartier administratif ; la Plaine,

quartier commerçant et centre de la navigation fluviale ; le Tchad, quartier militaire. En plein développement, la ville depuis une année, a subi beaucoup d'améliorations : adduction d'eau, constructions nouvelles, rues tracées, débroussement, etc. Le quartier administratif est situé sur un plateau (de là sa dénomination) dominant d'environ cinquante mètres le fleuve aux eaux jaunâtres, toujours chargées d'une grande quantité de sable. Perdus au milieu de manguiers, palmiers, avocatiers, citronniers et flamboyants, de ci de là, apparaissent quelques toits en tôle ou en paille, ceux-là éblouissants par le soleil, ceux-ci presque noirs de cuisson. Tirées au cordeau et bordées de vétyver, de citronnelle ou d'ananas, les rues sont bien proportionnées et il ne manque qu'une suite d'habitations formant la haie de chaque côté pour qu'elles représentent nos rues de France... Quelques places et squares en ébauche, bien répartis ; bref, tout ce qu'il faut pour prévoir dans un certain avenir une ville bien proportionnée. Malheureusement, les efforts incessants pour la réalisation de cette tâche ne sont pas toujours couronnés de succès. C'est ainsi que les rues, entretenues du mieux possible, sont détériorées et défoncées dans l'espace d'une heure par le passage d'une tornade furieuse, et sont changées en torrents impétueux dont le lit atteint, en certains endroits, jusqu'à 1 m.50 et 2 mètres de profondeur. La nature sablonneuse du terrain en rend difficile l'entretien et c'est ainsi que, peu à peu, le Plateau descend dans le lit du fleuve.

Une autre question importante : comment vit-on à Brazzaville ? Malgré les encouragements de toutes sortes prodigués aux indigènes, la vie y est très chère. L'absence de bétail en est la raison principale : quelques cabris (petites chèvres du pays) seuls constituent l'élevage et encore en faible quantité. Afin d'avoir du lait pour les malades, l'Administration a fait descendre des régions du Tchad quelques

têtes de bétail ; c'est le seul troupeau de Brazzaville et des environs et le nombre ne s'en accroît pas.

Les poules et œufs sont recherchés de tous côtés et souvent il est difficile de s'en procurer,la population croissante de la ville les fait plus rares de jour en jour. Les jeunes poulets, gros comme le poing, sont arrêtés dans leur croissance et vendus à des prix très élevés. Les chiffres d'ailleurs ont leur éloquence et quelques prix des matières premières à l'alimentation vous fixeront à ce sujet :

Pain (pesant de 300 à 350 grammes...	0 fr. 50
Vin très ordinaire.............le litre	2 fr. —
Poulet........... 2 fr. —, 2 fr. 50 et	3 fr. —
Canard	10 fr. —
Cabri................ variant de 15 à	60 fr. —

Ces prix exorbitants seraient encore assez facilement supportés si l'abondance régnait, mais il n'en est pas ainsi. C'est une ou deux fois par mois et sans régularité, que les chefs de terre déposent quelques provisions sur le marché. Aussi est-il inutile de vous dire qu'à l'arrivée d'une de ces caravanes, la nouvelle s'en répand comme une traînée de poudre et que tout Brazzaville se retrouve autour de l'enceinte, criant et discutant les prix : malheureusement il n'y en a pas pour tous, et souvent plus d'un chef de popotte s'en retourne bredouille.

Faute de restaurant, nous avons, en effet, le système de la « popotte ». C'est la réunion de trois, quatre ou cinq Européens, prenant ensemble tous les repas en faisant cuisine commune. A tour de rôle, chacun devient pour un mois, « chef de popotte », sa tâche consiste à indiquer au cuisinier noir le menu (peu varié, hélas !) de chaque repas. Bref, à lui incombent tous les soucis de la ménagère, l'approvisionnement de la popotte, avec, en plus, la vigilance sur les boites de graisse et de beurre que la main trop

lourde du cuisinier peu scrupuleux épuise d'un seul coup après quelques jours de modération. Le soir, un orchestre de moustiques agrémente le repas de son bourdonnement zézayant et d'une note très aiguë, mais aussi trop souvent distrait l'appétit par ses piqûres réitérées...

Mais j'abuse ! je termine donc ce bavardage, heureux s'il a pu vous faire vivre quelques instants notre vie de colonial, sans en supporter les inconvénients, mais vous assurant que le climat du Congo n'est pas ce que l'on croit généralement en France. J'insiste sur ce point afin de détromper l'opinion publique, opinion défavorable à notre colonie qui, pourtant, devrait être et sera certainement un jour, une de nos plus riches et de nos plus saines dépendances de la Métropole.

E. Le Breton

Adjoint des Affaires Indigènes

ACTES DE LA SOCIETÉ

Procès-verbal de l'Assemblée générale du 13 février 1906.

Présidence de M. H. BLOT-LEFEVRE, président.

Le procès-verbal de l'assemblée générale précédente est lu et adopté.

La parole est donnée à M. René Boitier, trésorier, pour la lecture des comptes définitifs de l'exercice 1905. Ces comptes sont approuvés par l'Assemblée. Il ressort de cet exposé que les recettes et les dépenses s'équilibrent à quelques francs près.

M. le Président expose le projet de budget pour 1906 ; sauf quelques changements insignifiants, ce budget est établi sur les mêmes bases que les budgets précédents. L'Assemblée l'adopte à l'unanimité.

L'ordre du jour appelle le remplacement des membres sortants du Comité, série C.

Les dix membres sortants sont : MM. F. Basset, E. Bunge, A. Chancerel, Dr Engelbach, G. Engelbach, E. Favier, F. Pelard, V. Schmitt, E. Laneuville, G. Odinet.

Il y a, en outre, à procéder au remplacement de quatre membres du Comité.

Les dix membres sortants sont réélus à l'unanimité.

Sont ensuite nommés membres du Comité : MM. J. Hubert, J. Barre, R. Boitier, L. Monsallier.

M. le Secrétaire général donne lecture de son rapport sur la situation et les travaux de la Société. Il insiste sur le succès des conférences et appelle l'attention des membres sur l'intérêt de la Bibliothèque qui permet aux Sociétaires de se tenir au courant des évènements géographiques.

La parole est ensuite donnée à M. Georges Dufour, ancien médecin principal de la Marine et membre de la Société, qui a bien voulu répondre à l'appel de ses amis du Bureau pour nous faire une conférence sur Bizerte.

Un long séjour à Bizerte a donné à notre distingué conférencier, par un constant contact avec la population, aussi bien indigène

qu'européenne, une connaissance approfondie de la région. Au a-t-il pu, avec une grande compétence, servie par un fin tale oratoire, mettre en lumière les diverses transformations de no nouveau port de guerre sur la Méditerranée.

De suggestives projections sur l'écran, illustrèrent cette charman conférence.

La séance fut levée à 10 heures 1/2.

Procès-verbal de la Séance du Comité du 13 Février 1906.

Présidence de M. H. Blot-Lefevre, président

A l'issue de l'Assemblée générale, une séance du Comité a lieu.

L'ordre du jour comporte la présentation de nouveaux membres :

MM. Lucien Gosse	présenté par	MM. Fritz et Cappelle
le colonel Lebeau	»	Blot-Lefevre et Flavigny
le pasteur Granier	»	Mundler et Matthey
Jean Engelbach	»	G Engelbach et Dr Engelbach
Jean Bœswillwald	»	Mme Bœswillwald et M. Ch. Meura
Hetzlen	»	MM. Favier et Monscourt
Mlle Ciceron	»	Balard d'Herlinville et Narcy
MM. Delahaye	»	A. Bellenger et Ambaud
Ginouvier	»	Mlle Belugou et M. E. Favier
Mme Chevalier de Coninck	»	MM. G. Engelbach et J. de Coninck
MM. Ernest Monvert	»	Meckenstock et Boivin
F. Robinson	»	Lucy et Blot-Lefevre
Amiral Dupuis	»	A. Martin et Guitton
A. Tranchet	»	Chancerel et Pinczon
Henri Vallin	»	Guitton et Danvers
Victor Frémont	»	Loiseau et J. Kablé
G. Barthelemy	»	Bredaz et F. Basset
Ed. Aubourg	»	Guitton et P. Dupuis
Jules Gelineau	»	Colchen et Ramelot
André de la Porte	»	Meckenstock et Boivin
A. Gros	»	Guitton et F. Vanier
Hearn Walter	»	Blot Lefevre et R. Pesle
Leraitre fils	»	Guitton et Blot-Lefevre
L. Pédron	»	Meura et Boivin

MM. F. Fauvel	présenté par MM.	Monguillon et Boivin.
Gaston Coroyer	»	» »
Tessier	»	Lefèvre et Favier
E. Hamelin	»	Chardot et Haumont
Dr Borel	»	Dr Vigné et Dr Potel
G. Dubois	»	Meckenstock et Boivin
F. Fuhrmann	»	» »
G. Gohier	»	Guitton et Boivin
Capitaine Batard	»	Lesnés et Boivin
d'Halluin	»	Blot-Lefevre et Meura

L'admission de ces nouveaux membres, mise aux voix est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 11 heures.

Procès-verbal de la Séance du Comité du mercredi 2 mai 1906

Présidence de M. L. GUITTON, vice-président.

L'ordre du jour appelle l'élection du Bureau pour l'année 1906. De ous les membres du Bureau, seul M. Haussmann, vice-président sortant, n'est pas rééligible.

M. Guitton prend la présidence provisoire. Il tient tout d'abord à xprimer les regrets de la Société de la perte qu'elle vient de faire en personne de M. Blot-Lefevre. Il rappelle en quelques paroles émues souvenir de M. Blot-Lefevre, l'aménité de son caractère, le charme ses relations et le dévouement qu'il n'a cessé de prodiguer à la ociété pendant tout le cours de sa présidence. Son souvenir restera ujours cher à tous ceux qui l'ont approché et connu et le vide causé r sa mort sera bien difficile à combler.

L'assemblée entière s'associe à l'expression de ces sentiments.

Il est ensuite procédé à l'élection du bureau. Par déférence pour mémoire de notre regretté président, il est décidé que le fauteuil la présidence restera provisoirement vacant et qu'il ne sera procédé e plus tard à l'élection de son successeur.

Sont nommés :

1er vice-président :	M. L. Guitton
2e vice-président :	M. E. Favier
Secrétaire général :	M. P. Loiseau
Secrétaires les séances :	MM. R. Pesle et J. Hubert
Bibliothécaire :	M. Ch. Meura
Trésorier :	M. René Boitier

Lecture est donnée de la Correspondance.

La section stéphanoise de la Société de Géographie commerciale de Paris transmet la liste des vœux adoptés par le Congrès des Sociétés Françaises de Géographie, tenu à Saint-Etienne du 6 au 10 Août 1905. Elle attire spécialement l'attention sur les vœux n°s 1 et 10.

Vœu n° 1 — Que les Sociétés françaises de Géographie, les Sociétés assimilées redoublent d'efforts, pour faciliter aux jeunes Français les voyages à l'étranger et aux colonies, soit en créant des bourses de voyages, soit en obtenant des conditions spéciales des compagnies de transport, soit en organisant chaque année une caravane de la jeunesse en Algérie et en Tunisie.

Vœu n° 10 — 1° Que la géographie commerciale soit enseignée d'une façon suivie et bien comprise dans toutes nos écoles normales, supérieures et primaires.

2° Qu'il soit créé dans toutes les villes où il existe des écoles pratiques de commerce et d'industrie, une section de commerce extérieur préparant les jeunes gens à faire de bons voyageurs de commerce.

3 Que dans les villes industrielles et commerciales où il n'existe pas de ces écoles, les conseils municipaux, les chambres de commerce, les associations de voyageurs de commerce s'entendent pour combler cette lacune.

La Société est invitée à assister au 2e Congrès des Sociétés normandes scientifiques, littéraires et artistiques qui se tiendra à Lisieux du 22 au 24 juillet prochain.

La Société de Géographie et d'Études Coloniales de Marseille informe qu'elle organise un Congrès de l'Alliance Française et des Sociétés de Géographie qui se réunira à Marseille en septembre à l'occasion de l'exposition coloniale, sous la présidence de Monsieur J. Charles-Roux, ancien député, président de l'Union Coloniale et de la Compagnie Générale Transatlantique, commissaire-général de l'exposition, et invite la Société à se faire représenter à ce Congrès.

Le Comité décide que connaissance sera donnée de cette invitation et des facilités accordées par les compagnies de transport, par la voie des journaux, à tous les membres de la Société.

Sont présentés à l'admission :

MM. Louis Remy	présenté par	MM. Guitton et A. Martin
Georges Billet	»	Schmitt et Meura
Hasselmann	»	MM. Blot-Lefevre et Fritz
J. Fauvel	»	Monscourt et Guitton

L'ordre du jour appelle l'organisation du concours annuel de géographie institué par la Société. M. le président donne lecture du règlement de ce concours auquel il n'est apporté aucune modification. Sur la proposition du secrétaire général, le Comité décide que le concours aura lieu cette année dans la seconde quinzaine du mois de juin.

Sont nommés membres de la commission du choix des questions : MM. Favier, Ménager et Loiseau.

Sont nommés membres de la commission de classement :

MM. Hubert, Schmitt, Guérin, Barre, Fritz.

Suppléants, MM. Doublet et Jacquemin.

M. Guitton donne lecture de plusieurs extraits d'une intéressante étude publiée dans les « Questions diplomatiques et coloniales» sur les Nouvelles Hébrides. L'auteur de cet article rappelle que de tout temps les Nouvelles Hébrides ont fait l'objet des visées de l'Australie, et c'est ce qui a compliqué le débat entre la France et l'Angleterre. La lutte d'influence s'est poursuivie pendant de longues années, lutte tout économique, et c'est grâce à la ténacité et à l'audace de M. Hegginson que les intérêts français ne furent pas irrémédiablement compromis. La convention de Paris du 16 novembre 1887 organisa un gouvernement en commun destiné à maintenir l'ordre, mais aussi atténué que possible, si bien que les juristes se sont demandés s'il y avait même là un condominium. Désormais c'était une commision navale, composée d'officiers des deux marines anglaise et française, qui devait veiller à la sécurité des personnes et des biens. Ce régime provisoire de surveillance collective ne fut à vrai dire, qu'un régime de paralysie. Un tel régime ne pouvait être durable.

La nouvelle convention qui vient d'être signée, en mars 1906, respecte les juridictions nationales, c'est-à-dire que ce sont des juges français qui jugeront les Français, des juges anglais qui jugeront les Anglais. Ce qu'elle crée, ce sont des juridictions mixtes nouvelles, un tribunal mixte aura droit de justice pénale sur les indigènes en matière civile, les litiges fonciers seront réglés par un tribunal composé de trois juges, l'un français, l'autre anglais, le troisième nommé par une puissance amie.

L'administration reste dans le « statu quo, » et ce sont toujours les commissaires délégués français et anglais à Franceville (Port-Vila) qui resteront chargés de l'état-civil.

Quant aux autres services publics, les colons devront y pourvoir par leur propre initiative.

Personne ne demandant la parole et l'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 10 h 1/4.

Procès-verbal de la Séance du Comité du 4 juillet 1906

Présidence de M. GUITTON, vice-président.

Lecture est donnée du procès-verbal de la précédente réunion qui est adopté sans modification.

Il est ensuite donné connaissance de la correspondance comprenant : 1° Une lettre de M. le Maire du Havre, par laquelle il fait don à la Société de plusieurs médailles à décerner aux lauréats du concours de géographie.

2° Lettre de Me Lavaissière informant la Société qu'elle peut dès maintenant s'attribuer les volumes provenant du legs fait par M. J. Delamalle.

Sont présentés comme nouveaux membres :

MM. Camille Martin	présenté par	MM. Monguillon et Leseux.
L. Croix	»	Loiseau et Favier
André Blot-Lefevre	»	Guitton et Loiseau
Association Fédérative des Capitaines au Long-Cours.	»	Guitton et Favier
A. Le Tiec	»	Caill et Barre.

Il sera statué en fin de séance sur leur admission.

La parole est ensuite donnée à M. Laurent Toutain pour développer cette question si intéressante pour notre ville : l'autonomie du port du Havre

M. Laurent Toutain montre de façon saisissante l'infériorité dans laquelle se trouve le Havre, comparé aux ports étrangers. L'impossibilité, à l'heure actuelle, de posséder des navires de grandes dimensions pouvant lutter avec l'étranger, par le seul fait de ne plus posséder une cale sèche de dimensions suffisantes.

S'étendant sur tous les graves inconvénients pouvant résulter de cette infériorité, il montre l'urgence qu'il y aurait de faire du Havre un port autonome.

En 1904, le 1er vœu fut émis par le Conseil Municipal du Havre sur la proposition de M. Godet.

Un rapport très documenté fut présenté par M. Maurice Tacoen devant la Chambre de Commerce le 27 octobre 1905, enfin le 10

Novembre de la même année, celle ci à son tour a émis le vœu que la question soit mise à l'étude par le Parlement.

L'orateur continue en passant successivement en revue les différentes organisations des ports étrangers : Liverpool, Londres, Southampton, Anvers, Hambourg, Gênes, qui tous ont une administration indépendante et qui, par ce fait, prennent de jour en jour un essor considérable.

M. Toutain termine en disant l'urgence qu'il y aurait pour la France de s'occuper de cette question vitale et est heureux de la présenter à la Société de Géographie afin de faciliter sa marche en avant.

M. Guitton au nom de tous, remercie l'orateur de ses intéressantes communications et déclare que la Société est prête à aider par tous ses moyens, l'œuvre si intéressante qui vient d'être développée devant elle.

M. Toutain met à la disposition des membres présents la brochure dont il est l'auteur, résumant et commentant le rapport de M. Taconet.

La séance est levée à 10 h. 1/4.

Procès-verbal de la Séance du Comité du 17 Octobre 1906

Présidence de M. L. Guitton, vice-président.

Le procès-verbal de la précédente réunion est lu et adopté sans modification.

Sont présentés comme nouveaux membres :

MM. Bodereau	présenté par	MM. Guitton et Plum.
Pottier	»	Guitton et Bergerault.
Cap^ne de Tugny,	»	Favier et le Lt-Cl Flavigny

Il sera statué en fin de séance sur leur admission.

M. Blanche, vice-consul de France à Glasgow, est nommé membre correspondant de la Société.

Il est ensuite question de la réimpression du catalogue de la Bibliothèque, imprimé en 1897. Depuis cette époque, par suite de plusieurs dons et des acquisitions courantes, ce catalogue est devenu très incomplet et nécessiterait une complète réimpression. La dépense pour l'édition du catalogue devant être d'environ 1.000 francs, plusieurs membres font observer que cette lourde charge pour notre budget,

n'est pas en rapport avec le service qu'elle peut rendre à un nombre limité de membres qui, d'ailleurs, peuvent consulter à la Bibliothèque le catalogue des fiches, tenu au jour le jour. Il est décidé que n'offrant pas un caractère urgent cette question serait reportée.

Lecture est ensuite donnée d'une proposition de la Société Mutuelle de Prévoyance des Employés de Commerce du Havre tendant à l'organisation d'un cours de géographie et à la création de bourses pour le séjour à l'étranger. Après discussion, il est décidé que la Société ne pouvant contribuer pécuniairement à ces projets, apportera à la Société des Employés de Commerce son appui moral et mettra à sa disposition les divers documents et les ouvrages de la bibliothèque.

M. Guitton prend ensuite la parole pour rendre compte de la mission dont il fut chargé, de représenter la Société au 27e Congrès des Sociétés françaises de Géographie à Dunkerque. M. Guitton donne lecture des principaux discours prononcés, énumère les questions mises à l'étude et les vœux qui y furent émis. Il termine en montrant l'extension que prend de jour en jour le port maritime de Dunkerque et donne d'intéressants renseignements sur les travaux projetés pour l'agrandissement de ce port.

La séance est levée à 10 heures.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

Le Pays de Caux, étude géographique, par Georges LECARPENTIER, licencié ès-lettres, préface de M. VIDAL LA BLACHE, Rouen, 1906, 1 broch. in-4, 44 pp. avec 6 cartes dans le texte.

Nancy (Les villes d'art célèbres), par André HALLAYS, Paris, 1906, 1 vol. in-4, orné de 118 gravures.

Le Gouffre et la Rivière souterraine de Padirac (Lot), par E. A. MARTEL, Paris, 1906, 1 vol. in-8, avec 38 gravures et 12 coupes ou plans, dont un en couleurs.

La Découverte du Vieux Monde par un Étudiant de Chicago, par l'abbé Félix KLEIN, professeur à l'Institut catholique de Paris. Paris, 1906, 1 vol. in-16.

Les Vosges, Livret-guide édité par le Syndicat d'Initiative des Vosges et de Nancy. Villes d'eaux, stations de cure d'air. Nancy, 1906, 1 broch. in-16, avec de nombreuses gravures dans le texte et cartes hors texte. (Envoi du Syndicat d'Initiative.)

La Flandre, Etude géographique de la Plaine flamande en France Belgique et Hollande par Raoul BLANCHARD, docteur ès-lettres. Paris, 1906, 1 vol. in-8, illustré de 76 figures, 48 photographies dans le texte et hors texte, et 2 cartes hors texte.

Irlande et Cavernes Anglaises, par E.A. MARTEL, Paris, 1897, 1 vol. in-8, avec 121 gravures, 18 plans et coupes et 3 planches hors texte.

Milan, (Les villes d'art célèbres), par Pierre GAUTHIEZ, Paris, 1906, 1 vol. in-4, orné de 109 gravures.

Pompéi (Les villes d'art célèbres), par H. THEDENAT, Paris, 1906, 2 vol. in-4, TOME I, Histoire, Vie privée, 123 gravures. TOME II, Vie publique, 77 gravures.

Asie Mineure et Syrie, Sites et monuments, par Eug GALLOIS, chargé de mission. Paris, 1907, 1 vol. in-8.

La Perse en automobile, à travers la Russie et le Caucase, par Claude ANET. Paris, 1906, 1 vol. in-4, orné de nombreuses illustrations hors texte

La Chine novatrice et guerrière, par le capitaine d'OLLONNE. Paris, 1906, 1 vol. in-16.

Paix Japonaise. Le Japon et la paix de l'Extrême-Orient. Le Japon et la Chine. Japonais et Américains. La lutte pour le Pacifique. Le paysage japonais. Routes japonaises. L'inkyo, par Louis AUBERT, Paris, 1906, 1 vol. in-16.

Vers les Steppes et les Oasis, Algérie, Tunisie, par René FAGE préface de Jules CLARETIE. Paris, 1906, 1 vol. in-16, avec gravures.

La Tunisie industrielle, commerciale et pittoresque, par Ph. Le Duc et Jh. Buonfils, anciens voyageurs de commerce. Versailles, 1906, 1 broch. in-8, 47 pp. avec une carte et un plan (Don de M. le Président de la Chambre de Commerce du Havre.)

Tanger, par Albert Cousin, Paris, 1902, 1 vol. in-12 orné de 48 photogravures.

Un Crépuscule de l'Islam, Maroc, par André Chevrillon, Paris, 1906, 1 vol. in-16.

Le Périple d'Afrique, du Cap au Zambèze et à l'Océan Indien, par Henri Cordier, professeur à l'Ecole des langues orientales. Paris, 1907, 1 vol. in-8, orné de gravures d'après les photographies de l'auteur.

Chili et Bolivie, étude économique et minière, par Ferdinand Gautier, ingénieur civil des Mines. Paris, 1906. 1 vol. in-8.

A Travers la Banquise, du Spitzberg au Cap Philippe (mai-août 1905), par le duc d'Orléans. Paris, 1907, 1 vol. gr. in-8 accompagné d'un portrait en héliogravure, de 10 planches en couleurs et de profils de côtes, de 400 gravures en noir dans le texte et hors texte et de 2 cartes.

«Le Français» au Pôle Sud, Journal de l'expédition antarctique française, 1903-1905, par J. B. Charcot, chef de l'expédition, préface par l'amiral Fournier. Ouvrage suivi d'un exposé de quelques-uns des travaux scientifiques par les membres de l'état-major : MM. Matha, Rey, Pleneau, Turquet, Gourdon, Charcot, Paris. 1907, 1 vol. gr. in-8, contenant 300 illustrations et une carte hors texte.

L'Emigration européenne au XIXe siècle. Angleterre, Allemagne, Italie, Autriche-Hongrie, Russie, par R. Gonnard, professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Lyon. Paris, 1906, 1 vol. in-18.

Les Lois organiques des Colonies, documents officiels, précédés de notices historiques. Bruxelles, 1906, 3 vol. in-8, publiés par l'Institut Colonial International (Envoi de l'Institut)

Recueil consulaire du Royaume de Belgique, contenant les rapports commerciaux des agents belges à l'étranger, tomes 126 à 133, années 1904, 1905 et 1906, 8 vol. in-8.

Le Havre port autonome, rapport à la Chambre de Commerce, présenté par M. Maurice Taconet, au nom de la Commission de l'Autonomie des Ports (séances des 27 octobre et 10 novembre 1905, Havre, 1905, 1 vol. in-4, 170 pp. (Don de M. le Président de la Chambre de Commerce.)

Le Havre port autonome, Etude du rapport de M. Maurice Taconet, adopté par la Chambre de Commerce, le 27 octobre 1905, par M. Laurent Toutain, docteur en droit, courtier juré d'Assurances, près la Bourse du Havre Havre, 1906, 1 broch. in-4, 13 pp. (Don de l'Auteur.)



SÉVILLE. — GIRALDA ET LA CATHÉDRALE.



SÉVILLE. — La Feria



TANGER. — LE MARCHÉ.



TANGER. — RUE DES CHRÉTIENS.

SOCIETE

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIVe Année. - 1er Trimestre 1907



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131
1907

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque mois excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs** excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

LISTE GÉNÉRALE

DES

MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ

Présidents d'honneur.

1. **Le Ministre de la Marine.**
Le Ministre des Colonies.
SIEGFRIED (JULES) (O ✱) (⚘ A), député du Havre.
Le Préfet de la Seine-Inférieure.
Le Sous-Préfet du Havre.
Le Chef de la Marine.
Le Maire du Havre.
Le Président de la Chambre de commerce du Havre.
Le Président du Tribunal de commerce du Havre.

Membres d'honneur.

1. **Le Général** ARCHINARD (O ✱), commandant en chef l'armée **coloniale**, rue Brémontier, 9, Paris.
† BAYOL (Docteur) (O ✱), gouverneur honoraire des Colonies
DUPUIS (J.), explorateur.
† **DE MAHY**, député de la Réunion, ancien Ministre.
HARMAND (Docteur) (O ✱), commissaire général du Gouvernement français à Hué (Annam).
† LENNIER (G.) ✱ (⚘ I) conservateur du Muséum d'histoire naturelle et d'ethnographie du Havre.
LEVASSEUR (E.) (O ✱), membre de l'Institut, professeur au Collège de France, 26, rue Monsieur-le-Prince, Paris.
LOURDELET (E.) ✱, vice-président de la Société de géographie **commerciale** de Paris, 69, boulevard de Magenta, à Paris.
NÉIS (Docteur) ✱, médecin de la Marine, explorateur en **Cochinchine**.

MM. QUEVILLON (F.) (O ✻) (✿ A), général de brigade, gouverneur de la place de Maubeuge (Nord).

† SAVORGNAN DE BRAZZA (C ✻), commissaire général honoraire du Congo français.

WIENER (Ch.) ✻, chargé d'affaires de France près du Gouvernement de Bolivie.

Président honoraire.

M. COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de commerce du Havre.

Vice-président honoraire.

M. BECQUÉ (L.) ✻ ✻, lieutenant de vaisseau en retraite, à Neuilly-sur-Seine.

Membres correspondants.

MM. BLANCHE, vice-consul de France, à Glasgow.

CATAT (le Docteur), à Contrexéville (Vosges).

CHARDOT (Arsène), à Valparaiso.

DAVID DE FLORIS, 57, rue Fondary, à Paris.

DEBISE ✻, vice-président honoraire de la Société de géographie de Lyon.

DE SAINT-QUENTIN ✻, trésorier des Invalides, à Marseille.

FRANCONIE (Joseph), attaché à la Banque de France, rue Blanche, 74, à Paris.

GAUTIER (A) ✻, capitaine d'infanterie de marine en retraite, à La Flèche (Sarthe).

KLETT (Carlos Lix) (✿ A) ✠, Consul général de la République Argentine, à Rio-de-Janeiro (Brésil).

LE BARROIS D'ORGEVAL, vice-président de la Société de géographie commerciale, 31, rue de Tocqueville, à Paris.

LE BRETON (E.) adjoint des Affaires indigènes, à Brazzaville (Congo français).

LEVY (Victor), Conseiller du Commerce extérieur de la France, Teinfaltstrasse, 8, à Vienne (Autriche)

SCHRADER (F.), directeur des travaux cartographiques de la maison Hachette et Cie, boulevard St-Germain, 79, à Paris.

SIEGFRIED (André), boulevard St-Germain, 226, à Paris.

VIDAL, professeur d'hydrographie, à Bastia (Corse).

WAUTERS (A.-J.), directeur du « Mouvement géographique », 13, rue Bréderode, à Bruxelles.

Membres donateurs.

MM. † VATTIER, professeur d'hydrographie.
LE MARQUIS DE HOUDETOT, maire de St-Laurent-de-Brèvedent
LOISEAU (Paul), négociant.
† Le baron Arthur DE ROTHSCHILD ✻, banquier, à Paris.
Le comte MOSSELMAN, capitaine au long cours.
† DELAMALLE (Jacques), propriétaire, à Paris.
VESIN (Joseph), capitaine au long cours, à Paris.
La Compagnie générale Transatlantique.
WORMS JOSSE et Cie, armateurs.
MENIER (Henri), industriel, à Paris.
COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de commerce du Havre.
GUITTON (Louis), (✿ A), agent commercial.
† DUBOSC (E.) (O ✻) ✠ (C ✠), industriel.
La Compagnie des Chargeurs Réunis.
† BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de commerce du Havre.
La Compagnie des Docks-Entrepôts.
DUPONT (E.) directeur des Docks-Entrepôts.

Bureau.

MM. DUPONT (E), directeur des Docks-Entrepôts, *président.*
FAVIER (E.) (✿ I), professeur au Lycée, *vice-président.*
DUFOUR (Georges) ✻, docteur médecin, *vice-président.*
LOISEAU (Paul) négociant, *secrétaire général.*
HUBERT (Jacques) *secrétaire des séances.*
VANIER (Ferd.), négociant, *secrétaire des séances.*
BOITIER (René), avocat, *trésorier.*
MEURA (Ch.), courtier, *bibliothécaire.*

Comité.

MM. BARRE (Jules) (✿ A) (O ✠), lieutenant de Port.
BASSET (Frank) (✿ A), avocat.
BOITIER (René), avocat
BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères.
CARTON (Albert), assureur.

MM. Chancerel (H), agent principal des Chargeurs-Réunis.
Couvert (Joannès) ✱, négociant, président de la Chamb· commerce.
Dany (A.) (✿ I), négociant.
Dechaille (Stephen) (✿ A), directeur des Signaux e· Sauvetage.
Doublet (G.), négociant.
Dufour (G.) ✱, docteur-médecin.
Dupont (E), directeur des Docks-Entrepôts.
Engelbach (P.), docteur-médecin.
Engelbach (G.), négociant.
Favier (E.) (✿ I), professeur au Lycée.
Fritz (J.), professeur d'allemand.
Gartner (L.-E.) négociant.
Guérin (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite.
Guillot (Denis), avocat, conseiller général.
Guitton (Louis), (✿ A), agent commercial.
Harou (E.), courtier d'assurances.
Haussmann (J.) (O ✱), receveur des Finances.
Hubert (Jacques)
Jacquemin (Ch.) (O ✠), négociant.
Krause (Albert), négociant.
Laneuville (E.), courtier.
Loiseau (Paul), négociant.
Meura (Ch.), courtier.
Monsallier (L.), assureur
Monscourt (E.), (✿ A), professeur au Lycée.
Odinet (G.) (✿ A), négociant.
Pelard (Frédéric), courtier.
Pesle (Robert), négociant.
Pilon (E) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts.
Preschez (E.), avoué.
Plum (P.) assureur.
Raoul-Duval (Edmond), négociant.
Roche (J.), photographe.
Schmitt (Victor), assureur.
Vanier (Ferd.), négociant.

MEMBRES TITULAIRES

MM.

1305. Acher (F.), propriétaire, conseiller général, rue Michelet, 5.
1032. Alexandre (N.) ✠, négociant, boulevard de Strasbourg, 125.
542. Altmeyer (Henri), courtier, rue du Chillou, 34.
524. Ambaud (Charles), négociant, rue du Chillou, 36.
576. Ambaud (Louis), négociant, rue du Chillou, 36.
792. Ambaud (Émile), entrepreneur, rue Émile-Renouf, 55.
317. Ancel (Raoul) ✠ ✠, armateur, conseiller général, maire de Gonfreville-l'Orcher, boulevard de Strasbourg, 103.
1368. Angammare (Albert), directeur des Docks du canal de Tancarville, rue de Mexico, 63.
2050. Amphoux (Etienne), employé de commerce, rue de la Bourse, 5.
1261. Archinard (Frédéric), négociant, boulevard de Strasbourg, 201 *bis*.
1134. Argelliès (Louis), capitaine au long cours, rue Madame-Lafayette, 5.
1159. Artzner (G.), de la maison Latham & Cie, rue Victor-Hugo, 145.
249. Asselin (Georges), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.
267. Asselin (Fernand), courtier, boulevard de Strasbourg, 142.
2072. Association fédérative des Capitaines au Long-Cours et Officiers de la Marine marchande de France (section du Havre), rue de Paris, 105.
372. Aubert (Gabriel), maison Eug. Grosos, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
2048. Aubourg (Edouard), fondé de pouvoirs, rue Mare, 26.
1600. Aubry (F.), commerçant, rue de Paris, 93.
266. Auger (Honoré) ✱, armateur, place Carnot, 1.
1328. Auger (Paul), rentier, rue Jules-Lecesne, 25.

1832. Aumont (P.), commis principal des Douanes, bureau de la Sortie.
1338. Avril (F.), négociant, rue Dubocage-de-Bléville, 4.
1549. Badoureau (F.), négociant, rue Dubocage-de-Bléville, 1.
2087. Baillod (Paul), sous-directeur du Crédit Lyonnais, rue J.-B.-Eyriès, 26.
2082. Bailly (Edouard), proviseur du Lycée, rue Ancelot, 2.
1200. Balard d'Herlinville, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 55.
963. Barral (Georges), négociant, rue de la Tour, 127, à Paris.
1949. Barre (Jules) (✿ A), (O. ✠), ancien capitaine de port aux Colonies, lieutenant de port, rue de la Mailleraye, 52.
559. Barrié (A.), banquier, rue de la Paix, 7.
2047. Barthélemy (G.) commerçant, rue de la Bourse, 8.
1203. Barthelmé (Georges), courtier, rue Toustain, 3.
1700. Barthold (Edm.), négociant, rue de la Bourse, 3.
1393. Basset (Frank) (✿ A), avocat, rue Fontenelle, 13.
1553. Basset (A.), négociant, de la maison J.-M. Currie et Cie, rue Pleuvry, 2.
1069. Batalha, rentier, boulevard de Strasbourg, 124.
2063. Batard (A.) ✻, Capitaine d'artillerie, rue Joseph-Morlent, 1.
1977. Bate (Clifford-A.), maison Ve A. Derode, rue de la Bourse, 23.
1445. Bauche (Gaston), négociant, rue du Havre, 52, à Sanvic.
1519. Bauer (Léon), marchand-tailleur, rue de la Mailleraye, 112.
1474. Baut, rentier, rue de St-Quentin, 64.
1814. Baysselance (O ✻), ingénieur en chef de la Cie Générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
11. Becqué (L.) ✻ (O ✠), lieutenant de vaisseau en retraite, rue de l'Hôtel-de-Ville, 11, à Neuilly-sur-Seine (Seine).
631. Begouen-Demeaux (Max), directeur d'assurances, pl. Carnot, 6.
1288. Begouen-Demeaux (Robert), directeur d'assurances, pl. Carnot, 6.
1399. Begouen (André), avocat, rue Naude, 30.
383. Bellenger-Rozay, commerçant, place du Vieux-Marché, 10.
1691. Bellenger (André), commerçant, rue d'Etretat, 110.
2088. Belot ✻, directeur de la manufacture des Tabacs, rue du Grand-Croissant, 27.
1544. Belugou (Mlle L.), professeur, rue du Canon, 21.
634. Bénard (G.), bronzes d'art, place de l'Hôtel-de-Ville, 18.
373. Bérard (Henri), courtier maritime honoraire, boulevard François-Ier, 38.
14. Bergerault (C.), négociant, rue Doubet, 16.
1594. Berizbeitia (A.), négociant, rue du Champ-de-Foire, 16.

1585. BERNARD (G.), ingénieur aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, boulevard de Strasbourg, 132.
1857. BERNHEIM, étudiant, rue de Paris, 143.
1339. BERTRAND (Julien), négociant, rue d'Ap ès-Mannevillette, 16.
570. BILLARD (Émile), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
2066. BILLET (Georges), directeur de la Brasserie de l'Ouest, rue de la Brasserie, 19.
385. BINET (Ernest), rentier, rue Aufray 19.
2028. BLANCHARD (Mlle Berthe), section normale de l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue J.-B. Eyriès, 16.
637. BLECH (René), propriétaire, rue des Protestants, 3.
2071. BLOT-LEFEVRE (André), négociant, place Saint-Joseph, 5.
2074. BODEREAU (Gaston), avocat, rue Jules-Lecesne, 45.
22. BŒSWILWALD (Mme Auguste), rentière, rue Jules-Lecesne, 16.
2035. BŒSWILLWALD (Jean), courtier, rue Caligny, 2.
1888. BOITIER (René), avocat, rue Doubet, 12.
23. BOIVIN (L.) (✠ A), employé de commerce, rue de Paris, 131.
1706. BOOB (A.), pharmacien, rue de Paris, 137.
2059. BOREL (le Docteur), directeur de la 2me circonscription sanitaire maritime, rue Aug-Normand, 16.
1946. BOSSIÈRE (René) négociant, rue des Orphelines, 2.
1998. BOUETTE (W.-E.), ingénieur, route de la Hève, 22, à Sainte-Adresse.
392. BOULARD (René), imprimeur, rue du Canon, 30.
518. BOULLANGER (Ed.), négociant, rue de la République, 13, à Sanvic.
1487. BOURDIGNON (A.), place Gambetta, 15.
1937. BOURDON (Georges), de la maison Guillerault et Cie, place Jules-Ferry, 8.
25. BOURQUIN (H.), négociant, rue des Gobelins, 63.
820. BOUTELEUX (L.), agent principal de la Société Navale de l'Ouest, quai d'Orléans, 45.
1820. BREDAZ (A.) ✠, entrepreneur de camionnage, cours de la République, 115.
419. BRENAC (Docteur), pharmacien, rue de Paris, 66.
380. BRIAND (Mme) ✠, propriétaire, rue du Havre, à Sainte-Adresse.
648. BRIAND (Auguste), capitaine au long-cours avec brevet supérieur, rue Clément-Marical 11.
1541. BRIANT (E.), courtier, rue de la Bourse, 19.
31. BRICKA (E.) ✱, négociant, vice-président de la Chambre de commerce, rue de la Bourse, 29.

364. BRICARD (H.) ✱ (C. ✠) ✠, directeur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, membre de la Chambre de Commerce, boulevard de Strasbourg, 45.
1562. BRIÈRE (Mme), rentière, rue Jules-Lecesne, 2.
423. BRINDEAU (Louis) ✱, député, boulevard de Strasbourg, 53.
604. BRIQUET (Paul), directeur des magasins publics, rue Casimir-Delavigne, 42.
32. BRUNET (Alfred), négociant, de la maison Vve A. Derode, rue de la Bourse, 23.
1910. BRUNSCHVIG ✱, docteur-médecin, rue Séry, 24.
1788. BROWNE (Wm F.), négociant, de la maison Dufay, Gigandet & Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1557. BUCAILLE (Henri), rentier, boulevard François-Ier, 60.
418. BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères, boulevard de Strasbourg, 124.
2002. BURNIER, de la maison Kronheimer et Cie, route de la Hève, 16, à Sainte-Adresse.
949. BUSCH (Louis), négociant, rue du Champ-de-Foire, 12.
1796. CAILL (Ch.) (O ✱), chef du pilotage de la Seine, rue de la Ferme, 15.
1010. CAILLARD (Georges), ingénieur civil, rue de Prony, 20.
2010. CAILLATTE, négociant, de la maison Frédéric Jung et Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
1690. CARON (J.), rue du Lycée, 95.
2077. CARON (Jules), employé de commerce, rue de la Cavée-Verte, 43, à Sanvic.
2086. CARON (Ernest), de la maison Emile Segard, rue Césaire-Oursel, 111, à Sanvic.
1749. CARREL (l'abbé), professeur à l'Externat Saint-Joseph, rue Victor-Hugo, 32.
1835. CARRÈRE (G.) ✠, docteur-médecin, rue de Paris, 123.
1105. CARTON (Albert) assureur, rue de la Halle, 20.
1251. CARUETTE (E.) entrepreneur de transports, cours de la République, 36.
1919. CASABIANCA (André) ✱, administrateur en chef de l'Inscription maritime, Arsenal de la Marine.
907. CASPAR (Charles) négociant-armateur, quai Casimir-Delavigne, 15.
1247. CASTEL (Jules) du Crédit Havrais, boulevard de Strasbourg, 79.
1614. CATTEAUX (Gustave), de la maison Lehoucq & Charlet, rue de la Mer, 9, à Ste-Adresse.

1780. CAVANAGH (W.), négociant, rue Édouard-Larue, 14.
1829. CAVANAGH (Raoul), commerçant, boulevard de Strasbourg, 96.
675. CHALOI (Gustave), banquier, rue des Pénitents, 53.
1588. CHAMARD (Léon), caissier, rue Louis-Philippe, 18.
491. CHANCEREL (A.), agent principal de la Cie des Chargeurs-Réunis, rue Jules-Lecesne, 30.
1309. CHARDOT (Daniel), vérificateur des Douanes, boulevard François-Ier, 61.
2089. CHARIOT (Pierre), assureur, rue de Mexico, 3.
1621. CHARRUT (H.), négociant, de la maison Loiseau et Barral, rue du Chilou, 34.
884. CHEGARAY (H.), négociant, rue Fontenelle, 34.
40. CHERFILS (Charles) (I A), adjoint au Maire du Havre, conseiller d'arrondissement, rue Just-Viel, 32.
2040. CHEVALIER DE CONINCK (Mme), rentière, rue Auguste-Dollfus, 17.
2037. CICÉRON (Mlle Célestine), propriétaire, rue Thieulent, 10, à Ste-Adresse.
1944. CLEGUER (Edouard), officier de marine en retraite, rue Thiers, 65.
331. CLERC (L.) (I A), pharmacien-chimiste, rue de Berry, 57.
1764. CLERC (Léon), négociant, au château d'Harfleur (Seine-Inférieure).
1753. CLOCHETTE (Georges), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1285. CLOLOGE (Alphonse), négociant, impasse Dagobert, 10.
1265. COLCHEN (Ch.), courtier, rue Jules-Lecesne, 32.
798. COLLET (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 4.
332. COMMAUCHE (J.), constructeur-mécanicien, rue de Mexico, 36.
2016. COQUELIN (Ch.), rue du Rocher, 17, Paris.
304. CORBLET (E.), armateur, rue Édouard-Larue, 1.
2056. COROYER (Gaston), instituteur, rue de Berry.
1692. COTELLE (J.-M.), négociant, de la maison D. Levillain et Cotelle, rue Jules-Lecesne, 47.
1843. COTTARD (Alfred) ✠, négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue du Lycée, 30.
45. COTY (A.) (I A), ancien chef d'institution, place de l'Hôtel-de-Ville, 27.
789. COULON (Ch.) ✠ ✠, négociant, conseiller municipal, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Paix, 6.
1952. COURANT (Maurice), artiste peintre, Clos de l'Abbaye, à Poissy, (Seine-et-Oise)
1953. COURANT (L.), négociant, rue Bellevue, 6.
1956. COURTIN (Arthur), percepteur, rue de Saint-Quentin, 67.

47. COUSIN (Arthur), maison Albert Quesnel & Cie, impasse Dagobert, 8.
1883. COUSIN (Henri) (✪ A), agent commercial, rue des Ormeaux, 11.
48. COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de commerce, rue de la Bourse, 31 *bis*.
49. COUVERT (Camille), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
374. COVILLE (A.), ingénieur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue St-Michel, 9.
51. CREMER (Marius), négociant, consul de Grèce, rue Doubet, 16.
2070. CROIX (L.) opticien, rue de Paris, 15.
1113. DALIGAULT (F.), entrepreneur de menuiserie, rue Dicquemare, 21.
1277. DANIEL (Joseph), capitaine au long cours, rue Ernest-Renan, 46.
1301. DANON (J.), négociant, rue de la Bourse, 35.
807. DANVERS (Paul), négociant, rue du Lycée, 81.
1392. DANY (A.) (✪ I), négociant, rue du Champ-de-Foire, 1.
1143. DE BURNAY (le Comte Henri), de la maison Henri de Burnay & Cie, négociants-armateurs à Lisbonne (Portugal).
569. DECHAILLE (Stéphen) (✪ A), capitaine au long cours, directeur des Signaux et du Sauvetage, rue Benjamin-Normand.
1898. DECHAUX (Albert), juge au Tribunal civil, rue de la Bourse, 1.
1123. DE CONINCK (James) (✪ I.) ✱, courtier, r. de la Bourse, 39.
1080. DÉGENÉTAIS (L.), courtier, rue de la Bourse, 33.
1091. DEGEUSER (A.), courtier, boulevard de Strasbourg, 56.
1792. DEGEUSER (René), courtier, rue Faure, 1.
1255. DE GOER DE HERVÉ (Georges), négociant, rue Thiébaut, 7.
1594. DEGOY (G.), courtier, place Carnot, 8.
759. DE GRANDMAISON (H.), avocat, rue de Mexico, 45.
1959. DE HEYDER (Ch.), courtier, rue Victor-Hugo, 136.
426. DE HOUDETOT (le marquis), maire de Saint-Laurent-de-Brèvedent (Seine-Inférieure).
597. DELACHANAL, ingénieur en chef honoraire de la Chambre de commerce du Havre, 52, route de Brie, à Brunoy (S.-et-O.)
1822. DELACROIX (E.), rentier, rue Casimir-Delavigne, 6.
1546. DELAMARE (L.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1369. DELAROCHE (Mme Raoul), propriétaire, rue Félix-Faure, 58.
2012. DE LA SERNA (Bufino-C.), consul de la République Argentine, boulevard de Strasbourg, 183.
1521. DE LÉSÉLEUC (Henri), assureur, place Jules-Ferry, 8.
57. DELHOMME (Ed.), industriel, rue Joseph-Périer, 48-50.

1892. Del Pozo (Ch.), négociant, rue Racine, 43.
1941. Demange (A.), négociant, juge au Tribunal de commerce d'Alger, rue Arago, 8, à Alger.
1524. De Montfleury (Lucien), juge suppléant au Tribunal civil, conseiller municipal, rue de Montivilliers, 78.
730. De Montalembert (le Comte), propriétaire, au château de Ménilles (Eure).
1747. Dennis (Étienne), négociant, rue de la Bourse, 19.
341. De Querhoent (J.) ✻, négociant, vice-président de la Chambre de commerce, maire de Sainte-Adresse, rue Lemaistre, 29.
1806. Dero (L.), ingénieur, rue de Tourneville, 101.
1529. Deronde (E.), docteur-médecin, rue d'Épréménil, 4.
58. Deschamps (Médéric) ✻ (✪ A), propriétaire à la Rive, Montivilliers (Seine-Inférieure).
1751. Deshayes (Éd.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1958. Detournay (André), assureur, rue Massieu-de Clerval, 10.
2076. De Tugny, capitaine au 129e Régiment d'Infanterie, rue de Tourneville, 75.
1841. De Vigan (J.), secrétaire de la Chambre de commerce, palais de la Bourse.
1598. Deville, docteur-médecin, rue Thiers, 28.
2064. D'Halluin (A.) négociant, rue de la Bourse, 33.
898. Dombre, (Mme L.), libraire, place de l'Hôtel-de-Ville, 10.
1371. Doublet (Georges), négociant, membre de la Chambre de commerce, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Bourse, 3.
83. Douet (V.), avoué honoraire, juge au Tribunal civil, rue Frédéric-Sauvage, 15.
2015. Doutrelaut (Arthur), de la maison Vve A. Derode, boulevard de Strasbourg, 42.
683. Doy (Auguste), courtier, rue Félix-Faure, 23.
589. Drouaux (Émile), négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
1900. Dubois (E.), directeur de la Société Générale, place Carnot, 2.
2060. Dubois (Ferd.), ingénieur, rue du Docteur-Cousture, 27.
509. Duchesne (B.), constructeur-mécanicien, rue de Neustrie, 40.
1837. Ducrocq ✻, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue Caligny, 9.
282. Dufour (G.) ✻, docteur-médecin, rue Félix-Faure, 2.
2019. Dumesnil (Jules), caissier, rue Thiers, 30.
1499. Dumont (Alf.), courtier, rue du Champ-de-Foire, 79.
70. Dumouchel (Aug.), courtier, rue de la Ferme, 38, à Sanvic.

581. DUPAQUIER (André), négociant, rue de la Bourse, 59 *bis*.
1376. DUPASQUIER (Hermann), négociant, membre de la Chambre de commerce, conseiller municipal, rue Casimir-Périer, 13.
1954. DU PASQUIER (E.), docteur-médecin, rue Jules-Ancel, 10.
1623. DUPLAT (Achille) (I), commissaire du Gouvernement aux Docks-Entrepôts, pavillon des Docks, quai de Marseille.
2004. DUPLAT (Eug.), agent commercial, conseiller municipal, rue de la Bourse, 39.
701. DUPONT (Émile), directeur de la Cie des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
299. DUPUIS (Pierre), négociant, rue de la Bourse, 51.
2043. DUPUIS (le contre amiral), rue du Havre, 57, à Ste-Adresse.
585. DURAND-VIEL (Louis), de la maison Thieulent frères, rue Guy-de-Maupassant, 10,
1504. DURAND-VIEL (Jacques), courtier, rue de la Bourse, 28.
73. DURET (Alfred) (C ✠) (O ✱), négociant, 15, rue Gustave-Flaubert.
2097. DUVAL (Jean-Raoul), étudiant en droit, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
1565. EGLOFF (L.), courtier, rue de Tourneville, 116.
953. ELOY (Fernand), courtier, palais de la Bourse, escalier G.
78. ENGELBACH (G.), de la maison Les Neveux de J.-G. Schmidt, rue St-Michel, 15.
1072. ENGELBACH (P.), docteur-médecin, rue Naude, 26.
2034. ENGELBACH (Jean), étudiant, rue St-Michel, 15.
1935. ENGELBRECHT (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 29.
2014. ERNIS (A.), du *Bulletin de Correspondance*, 5, rue Félix-Faure.
1354. ESBRAN (Gustave), négociant, trésorier de la Chambre de commerce, quai d'Orléans, 59.
1793. ESTIGNARD (C)., chef de bureau à la Compagnie générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 28.
1980. FABRE (G.), notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 20.
660. FARCIS (A.), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
1963. FAUVEL (Mme L.), rue Victor-Hugo, 165.
1383. FAVIER (E.) (I), professeur au Lycée, rue J.-B. Eyriès, 54.
1697. FEHR (S.) (C ✱), négociant, rue Faure, 8.
1525. FÉRÉ (Ernest), agent commercial, quai Casimir-Delavigne, 27.
1548. FERNBERG (G.), agent de change, boulevard de Strasbourg, 91.
1774. FEVRIER (Mme), rentière, rue Félix-Faure, 61.
1816. FIÉVET (J.), négociant, quai d'Orléans, 25

369. Fischer (Joseph), représentant général de la Cie Gle Transatlantique pour l'Autriche-Hongrie, Hegelgasse, 13, Vienne (Autriche).
1156. Fischer (Émile), de la maison H. Génestal et fils, rue de la Ferme, 21.
1403. Flavigny (O ✻), lieutenant-colonel, commandant le 22e régiment territorial d'Infanterie, rue Jules-Ancel, 35.
1534. Follin (H.), de la maison Worms & Cie, boulevard de Strasbourg, 55.
393. Fossat (E.) , courtier, rue de la Bourse, 32.
1924. Fossat (A.), courtier, rue de la Bourse, 32.
2103. Fosse (Gustave), employé de commerce, rue Gambetta, 96, à Sanvic.
1951. Fouilleul (B. P.), négociant, de la maison J. P. Simmonds & Cie, rue Fléchier, 9.
1830. Franque (Paul), boulevard François-1er, 98.
2027. Fredon (Mlle Léontine), section normale de l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue J.-B.-Eyriès, 16.
2046. Frémont (Victor), de la maison Worms & Cie, rue des Ormeaux, 2.
1551. Fritz (J.), professeur d'allemand, rue Frédéric-Bellanger, 56.
1831. Fulgence (L.), représentant de commerce, rue du Lycée, 16bis.
1787. Gaillard (Louis), négociant, rue Franklin, 36.
2011. Galilée (Henry), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
856. Garaud (Jules), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1438. Garnier, vérificateur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
376. Gartner (L.-E.), de la maison J. Dupasquier & Cie, rue Saint-Michel, 19.
1597. Gatin (P.), courtier, rue de la Bourse, 38.
1890. Gattiker (P.), négociant, rue Toustain, 13.
1665. Gein (Mme) impasse Honel.
2049. Gelineau (Jules), commerçant, rue de Normandie, 307.
28. Génestal (Henri) ✻ (A), négociant, conseiller général, rue de la Bourse, 44.
1405. Génestal (Maurice), négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, rue de la Bourse, 44.
288. Genin (F.), négociant, boulevard de Strasbourg, 65.
2083. Giannett (A.), commissaire de la Chambre de commerce de Montréal, 4857 Sherbrooke street, Montréal (Canada).
1619. Giblain (P), assureur, quai d'Orléans, 37.

1480. GODARD (Henri), propriétaire, boulevard Maritime, 48.
2102. GODEMENT (Eug.), courtier, rue de la Bourse, 19.
1804. GODET (R.), directeur des « Corderies de la Seine », adjoint au maire du Havre, boulevard Maritime, 76.
2062. GOHIER (G.), directeur de la Société des Brouettiers du Grand-Corps, rue de Metz, 33.
2007. GORSE (le Docteur) médecin de la Santé, Grand-Quai, 55
2031. GOSSE (Lucien), étudiant, rue de Metz, 31.
1116. GOSSELIN (Émile), notaire, rue d'Ingouville, 31.
1579. GRANDCAMP (Léon), employé de commerce, rue Gambetta, 60, à Sanvic.
2032. GRANIER (le pasteur A.), rue Jules Janin 10.
1885. GRÉGOIRE (Henri), courtier, place Jules-Ferry, 8.
1702. GRINER (Ad.), docteur-médecin, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
666. GRIPOIS (E.), rentier, rue Saint-Roch, 5.
2051. GROS (A.), bandagiste, rue du Champ-de-Foire, 67.
98. GROSOS (Eug.) (O ✱) (C ✠) (O ✠) ✠, négociant-armateur, consul de Turquie et d'Autriche-Hongrie, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
2025. GUEDENEY (Mlle Marie), section normale de l'Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
611. GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite, rue Racine, 9.
1961. GUERRIER (Fernand), pilote, rue Marie-Thérèse, 15.
1810. GUIFFART (Armand), ingénieur des Ponts et Chaussées, boulevard François-Ier, 141.
2099. GUILLARD (Paul), avocat, rue Gustave-Flaubert, 102.
1199. GUILLEMETTE (Eugène), commissaire-priseur, rue de Fécamp, 4.
1812. GUILLERAULT (O.), négociant, rue de Tourneville, 85.
853. GUILLOT (Denis), avocat, conseiller général, boulevard de Strasbourg, 148.
97. GUITTON (Louis) (I A), agent commercial, de la maison Ferd. Schneider, rue du Havre, 36, à Ste-Adresse.
1717. HAAG (Otto), négociant, rue Cochet, 8.
1509. HABERT (Gaston), de la maison Eugène Doublet, rue Franklin, 15.
2058. HAMELIN (E.), commis des Douanes, bureau de la Sortie, quai Lamblardie.
868. HAMON (J.-B.), capitaine au long cours, impasse Haugnel, 4.
262. HAROU (E.), courtier d'assurances, rue de la Bourse, 24.
2067. HASSELMANN, notaire, rue de la Paix, 5.
1208. HAUSER (Georges), négociant, rue de Tourneville, 83.

1923. Haussmann (J.) (O ✻), receveur des Finances, rue Jules-Ancel, 12.
1936. Hauzeur (Georges), de la maison Mason et Cie, rue du Havre, 94, à Ste-Adresse.
1457. Hayn (Wm), négociant, rue Cochet, 5, à Sanvic.
2052. Hearn Walter, consul général de la Grande-Bretagne, rue Ed.-Larue, 5.
1712. Hébert (Jules), chef de service des Engins de levage de la Chambre de Commerce, rue Jules-Lecesne, 105.
875. Hemet (E.), directeur du *Bulletin de Correspondance*, palais de la Bourse, rue Scudéry.
850. Hess (G.), négociant, rue du Champ de-Foire, 7 bis.
2036. Hetzlen, professeur au Lycée, rue Ed.-Corbière, 7.
562. Hochet (G.), employé de commerce, rue Franklin, 31.
105. Hofmann (H.), professeur d'allemand, rue de la Paix, 1.
2005. Hubert (Jacques), rue du Rocher, 47.
1748. Humeau (le docteur), rue de Toul, 8.
1624. Hutter (J.-J.), entrepreneur, rue du Havre, 46, Ste-Adresse.
1448. Jacquemin (Charles) (O ✠) assureur, consul du Monténégro, rue Victor-Hugo, 67.
407. Jacquey (Louis), ingénieur à la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 179.
1805. Jamein (Jules), négociant, conseiller d'arrondissement, membre de la Chambre de commerce, place de l'Hôtel-de-Ville, 25.
1713. Jandin jeune, pharmacien, rue de Fécamp, 13.
2018. Jobbé-Duval, négociant, passage Marie-Berthe, 7.
391. Joly (A.), propriétaire, boulevard de Strasbourg, 2.
911. Jung (Frédéric), négociant, rue Félix-Faure, 34.
1157. Kablé (Jacques), courtier, rue Victor-Hugo, 151.
1896. Kablé (Mme Charles), propriétaire, rue St-Michel, 6.
1359. Kaiser (Rodolphe), courtier, rue de la Bourse, 23.
1954. Kerz (Ferd.), intéressé de commerce, rue Frédérick-Lemaître, 27.
1927. Kirschbaum (Mlle) (✿ I), Directrice de l'école pratique de Commerce et d'Industrie pour les jeunes filles, rue du Lycée 130.
1027. Kollbrunner (W.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
978. Kraus (Édouard), pharmacien, place de l'Hôtel-de-Ville, 9.
122. Krause (Albert), négociant, de la maison Ths Breckenridge & Cie, rue de Bapaume, 19.
1899. Kronheimer (Charles), négociant, consul du Salvador, rue Saint-Martin, 2.

929. LAFAURIE (G.), courtier, juge au Tribunal de commerce, rue de Montivilliers, 98.
2079. LAISNÉ (Charles), percepteur, boulevard François-Ier, 94.
1947. LAMY (Paul), négociant, rue Joinville, 42.
356. LAMOTTE (Edgard), négociant, membre de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 134.
1273. LANCTUIT (André), négociant, rue de Saint-Quentin, 11.
671. LANDRIEU (Charles), commerçant, rue de Paris, 98.
1318. LANEL (Ch.), rentier, rue Auguste-Dolfus, 4.
857. LANEUVILLE (E.), courtier, Bourse, escalier D.
1108. LANGLOIS (F.), propriétaire, quai d'Orléans, 9.
465. LANGSTAFF (W.), négociant-armateur, consul du Japon, Grand-Quai, 67.
*1926. LANGSTAFF (A.), négociant, de la maison Mason et Cie, rue de la Bourse, 26.
1470. LARUE (Charles), courtier, rue de la Bourse, 38.
128. LATHAM (Edmond) ✻, négociant, président honoraire de la Chambre de commerce, rue Victor-Hugo, 145.
1573. LATHAM (Charles), négociant, rue Victor-Hugo, 145
2017. LATHAM (Robert), négociant, de la maison Frédéric Jung & Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
1558. LAUDE (Louis), directeur de la Caisse de Liquidation, rue Cochet, 4.
1094. LAUDE (Richard), négociant, rue de Paris, 116.
1491. LAUER (Henri), de la maison Hayn, Roman & Cie, route de la Hève, 14, à Sainte-Adresse.
1230. LAVOTTE fils, de la maison Worms et Cie, boulevard de Strasbourg, 138.
1314. LEBIGRE (Gaston), assureur, boulevard de Strasbourg, 92.
790. LEBLOND (Albert) ✠ ✠, négociant, adjoint au maire du Havre, membre de la Chambre de commerce, vice-consul du Venezuela, rue Anfray, 19.
681 LE BOURGEOIS (Georges) ✻ (C ✠), conseiller général, maire de Rogerville (Seine-Inférieure).
367. LE BRIS (F.), négociant, rue du Lycée, 56.
1289. LE CLERC (Georges), rentier, place de l'Hôel-de-Ville, 1.
133. LECOMTE (P.) (C ✠) négociant, de la maison Joannès Couvert, consul du Guatemala, rue des Pénitents, 19.
2092. LE CONIAC (Edmond), à la Commercial Cable Company, rue du Champ-de-Foire, 84.

1683. Lecoq (Édouard), négociant, rue du Champ-de-Foire, 2.
1999. Lecourtois (Louis), ancien notaire, rue Gustave-Flaubert, 91.
1571. Ledoux (Paul), négociant, rue Victor-Hugo, 157.
1741. Lefebvre (Frédéric), courtier, palais de la Bourse, escalier A.
2006. Lefebvre (Georges), courtier, rue de la Bourse, 38.
2095. Lefièvre challe (Henry), négociant, rue de Berry, 12.
1990. Le Gad, docteur-médecin, rue Thiers, 40.
845. Le Goff (Louis), négociant, boulevard de Strasbourg, 32.
1707. Legoupil (Victor), agent de change, boulevard de Strasbourg, 75.
1241. Le Grand (R.), graveur, rue de la Bourse, 6.
1535. Legros (J.), relieur, rue de la Comédie, 3.
1955. Le Guerney ✻, percepteur, boulevard de Strasbourg, 55.
525. Le Guen (Hippolyte), capitaine-visiteur, rue du Docteur-Cousture, 21 *bis*.
1895. Léguillon (Charles), négociant, rue J.-B. Eyriès, 72.
462. Lelaumier (L.), achitecte, rue du Champ-de-Foire, 17.
979. Leleu (A.) (🙡 A.), négociant, rue Racine, 45.
1564. Lemierre (Adrien), représentant de commerce, rue du Champ-de-Foire, 55.
1074. Lenhardt, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 60.
1785. Lentz (Hermann), négociant, de la maison Metz et Cie, rue Jules-Lecesne, 32.
550. Leprestre (R.), commerçant, rue de Paris, 67.
141. Leprince (A.) (A 🙡), directeur de la Cie Normande de navigation à vapeur, boulevard de Strasbourg, 67.
2053. Leraitre fils, entrepreneur de camionage, rue du Lycée, 31.
1608. Lerat (Lucien), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
1798. Lerat (Albert), directeur des Docks du Pont-Rouge, rue Marceau, 2.
1204. Lerch (Henri), négociant, de la maison Les Neveux de J.-G. Schmidt, rue de la Bourse, 5.
1790. Lesage (Gustave), industriel, rue des Ormeaux, 22.
956. Leseux (🙡 A), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue Dicquemare, 1.
1233. Letellier (Léon), courtier, place Jules-Ferry, 9.
1073. Le Tiec (A.) ✻, commandant de port, boul. de Strasbourg, 106.
1122. Le Tourneur (Victor), négociant, rue Franklin, 19.

1266. LEVÊQUE (Delphin), rentier, rue de Normandie, 1.
1819. LEVESQUE (Paul), négociant, quai d'Orléans, 59.
1082. LÉVY (Lucien), courtier d'assurances, juge au Tribunal de Commerce, palais de la Bourse, escalier F.
1976. LÉVY, marchand tailleur, rue de Paris, 129.
843. LIÈVRE (Daniel), commissaire principal des Troupes coloniales. 18, rue Ernest-Renan, à Paris.
1962. LOGRE, capitaine au long cours, agent de la Cie des Chargeurs-Réunis à Saigon (Cochinchine).
153. LOISEAU (Paul), négociant, boulevard François-Ier, 86.
812. LOISEAU (Georges), avoué, à Bourg (Ain).
1710. LOISEL (Achille), chancelier du consulat de Belgique, rue de l'Atlas, 14.
1967. LOTZ (Rodolphe), représentant de commerce, boulevard François-Ier, 70.
155. LOUER (Jacques) ✱, rentier, boulevard François-Ier, 92.
1729. LUCE (J.), employé de commerce, allée Pigny, 6.
382. LUCY (A.), ingénieur aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Saint-Michel, 28.
1436. LUTHY, négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
1431. MACLEOD (John), boulevard François-Ier, 1.
1778. MACLEOD (Mme), propriétaire, boulevard Maritime, 102.
1542. MADELAINE (Eug.), courtier, rue Anfray, 11.
688. MAILLART (Th.) (✱ A), entrepreneur, maire de la Ville du Havre, rue Victor-Hugo, 135.
2101. MAJOUX (Georges), de la maison Worms et Cie, impasse Blanche.
180. MALLET (Mme), rentière, rue de l'Orangerie, 37.
728. MALLON (G.) ✱, sous directeur de la Cie Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
1224. MANCHERON (René), courtier, rue Victor-Hugo, 151.
571. MARANDE (Léonce), négociant, quai d'Orléans, 45.
1026. MARANDE (Charles-Auguste), négociant, administrateur de la Compagnie Cotonnière, rue Saint-Roch, 13.
1303. MARANDE (Victor), courtier, maison Ch. Colchen, rue Jules-Lecesne, 32.
401. MARCEL, négociant-armateur, place Jules-Ferry, 8.
1716. MARÉCHAL (Henri), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 19.
1784. MARIE (Louis), courtier, rue Gustave-Flaubert, 11.
2024. MARIE (Mlle Antoinette), section normale à l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
166. MARTIN (Albert), de la maison Gust. Esbran, quai d'Orléans, 59.

1232. Martin (Robert), greffier du Tribunal de commerce, Palais de Justice.
2069. Martin (Camille), employé de commerce, rue des Viviers, 10.
2100. Martin, (Charles), secrétaire à la Direction des Docks-Entrepôts, quai de Marseille, 12.
2009. Masquelier (Aug.), négociant, membre de la Chambre de commerce, rue Jeanne-Hachette, 2.
1948. Massoni ✻, administrateur en chef de la marine, chef de l'Inscription Maritime, arsenal de la Marine.
1743. Matthey (G.), négociant, rue Anfray, 8.
1433. Maurer (Georges), négociant, consul du Paraguay, boulevard François-Ier, 84.
1191. Maze (Georges), négociant, rue de la Bourse, 19.
1848. Maze fils (Georges), rue de la Bourse, 19.
1251. Mazé (Fernand), propriétaire, rue Jules-Masurier, 17.
1188. Meckenstock (L.), agent commercial, rue de la Bourse, 17.
172. Ménager (Édouard), courtier, rue Géricault, 3.
1152. Ménier (Henri), industriel, rue de Châteaudun, 56, à Paris.
1773. Mercier (Christian), courtier, rue Bossuet, 1.
1471. Mériot (G.), agent de la Société commerciale d'affrètements et de commission, boulevard de Strasbourg, 119.
1437. Metz (F.), négociant, rue Jules-Lecesne, 32.
1811. Metz (Valentin), négociant, de la maison Napp & Cie, rue de St-Quentin, 59.
173. Meura (Ch.), courtier, rue Scudéry, 5.
817. Meyer (Edm.), assureur, rue du Lieutenant-Evelin, 8.
957. Meyer (Léon) (✿ I), courtier, rue de la Bourse, 31 *bis*.
1786. Meyer (Raoul), courtier, rue de la Bourse, 31 *bis*.
834. Michel (Gustave), négociant, place Jules-Ferry, 5.
1901. Michelin, directeur du Crédit Lyonnais, quai d'Orléans, 25.
1507. Mignot (Henri), rue Guillemard, 33.
1528. Mignot (Gaston), négociant, consul du Nicaragua, rue de la Bourse, 35.
738. Mille (Lucien), négociant, rue de Bapaume, 7.
1775. Moch (Ernest), négociant, de la maison Oppenheimer frères, boulevard de Strasbourg, 146.
1109. Mongin (Édouard), industriel, avenue Philippe-Auguste, 40, à Paris.
1617. Monguillon (A.) (✿ A), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue Dicquemare, 1.
727. Monsallier (L.), assureur, rue de la Bourse, 31 *bis*.

1857. MONSCOURT (Emile) (✿ A), professeur au Lycée, rue de Mexico, 27.
2041. MONVERT (Ernest), maison Mason et Cie, rue de la Bourse, 26.
564. MOREAU (A.), propriétaire du *Grand hôtel de Normandie*, rue de Paris, 106.
1538. MORGAND (P.) (✿ A.), négociant, juge au Tribunal de commerce, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
409. MOSSELLMANN (le comte), capitaine au long-cours.
1696. MOUGEL (Mlle) ✱ (✿ A), directrice de l'École primaire supérieure de filles, rue Joinville, 15.
1608. MULOT (Gustave), de la maison Gustave Michel fils, place Jules-Ferry, 5.
177. MUNDLER (H.) (✿ A), négociant, rue François-Millet, 24.
647. MURAT (Joseph), employé de commerce, rue Fontenelle, 15.
1824. NAPP (Jean), négociant, vice-consul de la République Argentine, rue de Saint-Quentin, 59.
1606. NARCY (Ph.), notaire, boulevard de Strasbourg 90.
1291. NOEL (J.), courtier, rue Anfray, 8.
1987. NOISETTE (Emile), ingénieur, directeur des établissements Schneider, boulevard d'Harfleur, 33.
1985. NORMAND (Mlle Emilie), rentière, boulevard François-Ier, 27.
1057. NORTZ (E.), négociant, rue Fontenelle, 29.
1031. ODINET (Georges) (✿ A) (O ✠), négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, boulevard François-Ier, 97.
2098. OLIER (André), négociant, cours de la République, 42.
1950. PAON (Alph.), directeur de la Cie havraise des Magasins Généraux, rue Marceau, 48.
1939. PARIS (Edgard), 2e commis à la direction des Douanes, rue Augustin-Normand, 104.
2054. PEDRON (L.), négociant, rue de Bapaume, 16.
744. PELARD (Frédéric), courtier, rue de la Bourse, 28
1827. PELLISSIER (✿ A), professeur au Lycée, rue des Gobelins, 38.
204. PERQUER (F.) ✠, négociant-armateur, rue Félix-Faure, 42.
1041. PERQUER (Paul), courtier, membre de la Chambre de commerce, place Jules-Ferry, 8.
1481. PESLE (René), agent commercial, quai d'Orléans, 37.
1794. PESLE (Robert), négociant, rue d'Épréménil, 66.
1933. PESLE (Alfred), courtier, rue de la Bourse, 34.
1809 PETET (Victor), chef de la gare maritime, cours de la République, 70.

873. PETIT (Guillaume), négociant, président du Tribunal de commerce, membre de la Chambre de commerce, maire de Bléville, rue Doubet, 4.
1455. PETIT (Émile), courtier, rue de la Bourse, 32.
1090. PÉZERIL (L.), avocat, conseiller d'arrondissement, boulevard de Strasbourg, 91.
1498. PFISTER (Gustave), négociant, rue Félix-Santallier, 17.
2078. PFISTER (Rodolphe), courtier, rue Picpus, 12.
2080. PFISTER (Émile), courtier, rue de la Bourse, 19.
464. PHILBERT (Jules), banquier, rue de la Paix, 7.
925. PHILBERT (H.), courtier, rue Jules-Janin, 8.
1844. PHILIPPE (Aug.) négociant, rue de la Ferme, 25.
1496. PIGAULT (Pascal), courtier, maison J. Durand-Viel, rue de la Bourse, 28.
18[illegible]2. PILON (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
1931. PINCZON, ingénieur en chef des Chargeurs-Réunis, boulevard François-Ier, 3.
1823. PINEAU (Henri), rentier, rue de Tournoville, 63.
1254. PIPERKAU (Lucien), arbitre de commerce, rue Jules-Lecesne, 43.
1599. PLICHON (Gaston), négociant, rue de la Gaffe, 6.
959. PLUM (Paul), assureur, place de l'Hôtel-de-Ville, 11.
475. POIDEVIN (P.), rue de la Comédie, 35.
1974. POIDVIN (Jules), professeur à l'École primaire supérieure de garçons, rue de Paris, 70.
2096. POLLET (Henri), négociant, place de l'Hôtel-de-Ville, 17.
742. POLETTI (H.), de la maison Metz et Cie, rue Jules-Lecesne, 32.
2076. POTTIER (André), caissier, rue J.-B.-Eyriès, 12.
203. POULET (Edgard), caissier, rue du Perrey, 162.
1391. POUPEL (Emm.), architecte, rue des Pénitents, 11.
1845. PRENTOUT (G.) (✿ A), régisseur de biens, rue Ancelot, 5.
435. PRESCHEZ (E.), avoué, rue Jules-Lecesne, 28.
1296. PROBST, agent commercial, maison P. Perquer, place Jules-Ferry, 8.
808. PROCOPE (E.), négociant, rue Frédérick-Lemaître, 28.
882. PUSINELLI (Jacques), négociant, rue Victor-Hugo, 188.
799. QUESNEL (Charles), négociant, place de l'Hôtel-de-Ville, 8.
938. QUOIST (Georges-D.), imprimeur, rue du Chillou, 11.

1995. RAISIN (E.), au consulat du Brésil, rue Saint-Roch, 3.
853. RAMBERT, principal clerc de Me Bach, notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
414. RAMELOT (Eugène) (✿ I.), représentant de commerce, membre de la Chambre de commerce, rue des Pénitents, 34.
548. RAOUL-DUVAL (Edmond), négociant, consul de Costa-Rica, rue Félix-Faure, 49.
840. REGNIER (Ernest), administrateur-délégué du Crédit Havrais, boulevard de Strasbourg, 79.
1575. REIBER (C.), courtier, rue de la Bourse, 17.
1153. REINHART (Gustave), négociant, consul général de Perse, palais de la Bourse, escalier B.
2065. REMY (Louis), négociant, boulevard François-Ier, 114.
281. RENOUT (V.) ✱, ingénieur des Ponts et Chaussées, en retraite, boulevard François-Ier, 69.
940. RICHER (Émile), négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, rue de la Halle, 22.
1451. RICHER (F.), de la maison Devot & Cie, r. de Saint-Quentin, 7.
1196. RIHAL (Narcisse), négociant, boulevard de Strasbourg, 162.
1802. RIHAL (Gustave), négociant, rue Gustave-Flaubert, 6.
1984. RINCHEVAL ✱, directeur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
208. RISPAL (Auguste) ✱, sénateur, membre de la Chambre de commerce, boulevard de Strasbourg, 25.
1776. RISS (Alphonse), de la maison Lefebvre et Chardin, boulevard de Strasbourg, 58.
2084. RIZZARDO RIZZETTO (O✠) ✠, consul d'Italie, rue Dubocage-de-Bléville, 2.
1609. ROBILLARD (Émile), représentant de commerce, rue des Fermes, à Ste-Adresse.
1970. ROBINSON (Georges), agent de maisons étrangères, rue Anfray, 4.
2042. ROBINSON (V.), ingénieur, rue de St-Quentin, 21.
209. ROCHE (J.), photographe, place Gambetta, 18.
358. RŒDERER (Jules) ✱, négociant, conseiller général, membre de la Chambre de commerce, rue Casimir-Périer 6.
1742. RŒDERER (Léon), négociant, rue Félix-Faure, 31.
629. ROGER (O ✱), ingénieur, chaussée des Etats-Unis, 15.
642. ROGER (Jules) ✠, docteur-médecin, boulevard François-Ier, 118.
1709. RONOT (Émile), directeur de la *Commercial Cable Cy*, boulevard de Strasbourg, 112.

404. ROSE ✠, secrétaire du Comité des assurances maritimes, palais de la Bourse, escalier B.
1928. ROUGET-MARSEILLE (✿ A), fondé de pouvoirs de la Recette des Finances, passage Lecroisey, 9.
1903. ROUSSELIN (Léon), régisseur de biens, rue Géricault, 15.
1387. RUAULT, rentier, rue d'Épréménil, 39.
1238. RUD (J.), négociant, boulevard de Strasbourg, 118.
1222. RUFENACHT (Jules), agent commercial, palais de la Bourse, Escalier D
1223. RUFENACHT (Édouard), courtier, palais de la Bourse, rue Dupleix.
1059. SABATHIER (P.), ingénieur civil, inspecteur du bureau Véritas, rue Picpus, 2.
981. SAUQUET (Fernand), négociant, membre de la Chambre de commerce, consul des Pays-Bas, rue Victor-Hugo, 134.
2026. SAUVAGE (Mlle Marthe), section normale à l'École pratique de Commerce et d'Industrie, rue Joseph-Clerc, 1
2090. SAUVAGE (✿ I), professeur au Lycée, rue Joseph-Clerc, 1.
1539. SAVARIN A., négociant, place Carnot, 4.
1934. SAVARY (A.), arbitre de commerce, rue de Normandie, 65.
1133. SCHARTTNER (W.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1258. SCHLAGDENHAUFEN (F.), courtier, rue Géricault, 4.
1704. SCHLIENGER (Arthur), négociant, rue Jules-Lecesne, 46.
259. SCHMITT (Victor), assureur, rue du Chilou, 1.
864. SCHMITZ (Alfred), négociant, place Carnot, 4.
1284. SCHNEIDER (Ferd.) représentant de maisons étrangères, rue de la Bourse, 21.
1620. SCHRODER (Édouard), courtier, rue de la Bourse, 21.
1906. SEELIGER (Ed.), agent commercial, rue de la Bourse, 28.
811. SEIGNEURÉ (Ernest), négociant, rue Augustin-Normand, 2.
1449. SÉNÉCART (A.), courtier, rue Victor-Hugo, 138.
1341. SENN (Olivier), négociant, administrateur de la Compagnie Cotonnière, palais de la Bourse, escalier E.
1613. SENN (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 23.
663. SIEBER (H.-A.), propriétaire, rue St-Honoré, 352, à Paris.
220. SIEGFRIED (Jules) (O✱) (✿ A), député du Havre, rue Félix-Faure, 22.
683. SIEGFRIED (Ernest), négociant, rue Félix-Faure, 50.
1601. SIEGFRIED (Jules) fils, industriel, boulevard de Strasbourg, 83.
226. SIEURIN (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1559. SIGAUDY (P.) ✱, ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée, boulevard de Strasbourg, 53.

1986. SIGAUDY (Mlles), rentières, place de l'Hôtel-de-Ville, 29.
1972. SIMON, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 148.
1352. SIX, négociant, rue Trigauville, 39.
1884. SMERLING (F.), négociant, vice-consul de Suède, quai d'Orléans, 59.
1265. Société des anciens élèves de l'École supérieure de Commerce. boulevard François-Ier, 58.
1618. Société d'Éducation populaire, rue Dicquemare, 1.
1920. Société de l'Enseignement scientifique par l'Aspect, rue du Canon, 26.
1265. SOCLET (J.), ingénieur, directeur de la Cie Gle française des Tramways, rue Michel-Yvon, 7.
2085. SOUILHAC (Marie-Louise), section normale à l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
1174. SOUQUE (Albert), avoué, place Carnot, 6.
2029. SPEISER (J.-J.), employé de commerce, rue de la Bourse, 5.
387. STEMPOWSKI, représentant de commerce, rue Jules-Lecesne, 58.
229. TACONET (Maurice), courtier maritime, membre de la Chambre de commerce, Grand-Quai, 67.
632. TACONET (Pierre), assureur, quai d'Orléans, 37.
1120. TACONET (Robert), assureur, quai d'Orléans, 51 bis.
1815. TALBOT, professeur, impasse Massieu-de-Clerval.
2090. TEJEDOR (Manuel), consul de Cuba, rue Fontenelle, 26.
2057. TESSIER, professeur à l'Ecole professionnelle de Montivilliers (Seine-Inférieure).
2013. TEURTERIE (E.). négociant, rue St-Roch, 27.
1777. THIBOUMERY (André), courtier maritime, rue de Fécamp, 29.
1374. THIEULLENT (Henri), négociant, juge suppléant au Tribunal de commerce, rue Thiers, 125.
713. THILLARD (Henri), greffier en chef du Tribunal civil, boulevard François-Ier, 141.
638. THOMAS (Charles), négociant, rue Bernardin-de-St-Pierre, 5.
1699. THOMAS (A.), électricien, boulevard de Strasbourg, 57.
1317. THON (Valentin), employé de commerce, maison Napp et Cie, rue de Saint-Quentin, 59.
2081. TISSERAND, capitaine au 129e Régiment d'Infanterie, boulevard de Strasbourg, 30.
1684. TOUSSAINT (M.), avocat, rue Gustave-Cazavan, 31.
1086. TOUTAIN (Laurent), courtier d'assurances, membre de la Chambre de commerce, palais de la Bourse, escalier F.

2044. TRANCHET (Albert), sous-ingénieur aux Chargeurs-Réunis, rue Jules-Lecesne, 75.
2103. TRAUMANN (Ernest), négociant, boulevard de Strasbourg 55.
348. TROUVAY (G.), commerçant, rue Victor-Hugo, 149.
232. TURBOT (A.) (I), courtier, place Jules-Ferry, 9.
233. TURPIN (Georges), négociant, rue Franklin, 23.
2093. VALLE (René), administrateur de la Filature et Tissage de Graville, membre de la Chambre de commerce, rue Demidoff, 42.
2045. VALLIN (Henri) employé de commerce, cours de la République, 24.
246. VAN DER VELDE (P.) négociant, palais de la Bourse escalier C.
1846. VANIER (Ferd.) négociant, rue des Ormeaux, 10.
1916. VANIER (Jules), négociant, rue du Champ-de-Foire, 34.
1235. VARNIER (Louis), négociant, rue Caligny, 1.
1825. VASSIA (E.) ✠, vice-consul d'Italie, rue Lemaistre, 6.
1763. VATINEL (Charles), comptable, rue de Normandie, 134.
1450. VERGER, chef mécanicien, place Gambetta, 18.
1443. VESPREUWENN (Hermann) ✠ ✠ ✠, négociant, consul de Belgique, de l'État indépendant du Congo et de Liberia, boulevard de Strasbourg, 124.
532. VÉZIN (Joseph), capitaine au long cours, rue des Petits-Champs, 31, à Paris.
1979. VIDAL (Edmond), courtier, rue Victor-Hugo, 136.
1960. VIEIRA DA SILVA (Joao) ✠, consul général des États-Unis du Brésil, rue de la Bourse, 30.
1612. VIGNÉ, docteur-médecin, à la Compagnie Générale Transatlantique, boulevard de Strasbourg, 146.
1925. VIOLETTE, administrateur de Sociétés, boulevard de Strasbourg, 124.
2093. VIOLLET (Eug.) docteur en droit, rue Thiers, 90.
240. VIOLLETTE (Mme), rentière, rue de la Ferme, 17.
1715. WALCH (Gilbert), avocat, rue du Champ-de-Foire, 57.
1754. WANNER (Emile), consul de la Confédération Suisse, rue Guillemard, 84.
1988. WELTER (Jean), ingénieur, rue St-Roch, 7,
1886. WESPTHALEN (Maurice), négociant, place Carnot, 10.
243. WINDESHEIM (E.), négociant, rue des Brindes, 12.
2020. WINNAERT (Louis), inspecteur sédentaire des Douanes, rue de la Gaffe, 2.

615. WINNING (James), agent de la Cie Cunard, quai d'Orléans, 23.
1313. WITTORSKI (Louis), courtier, rue Fléchier, 1.
1782. YSNEL-FRANQUE (G.), courtier maritime, boulevard François-Ier, 106.
789. YSNEL (M.), négociant, rue Doubet, 17.
886. ZIEGLER (A.), de la maison Dufay, Gigandet et Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1750. ZIEGLER (Arnold), employé de commerce, rue des Pénitents, 3.

LAURÉATS DU CONCOURS DE GÉOGRAPHIE

Pupilles de la Société

MM. GUÉROUT (Marcel), boulevard Amiral-Mouchez, 114.
BRANDALA (Lucien), rue Beauvallet, 17.
VAILLANT (Étienne), rue Jacques-Gruchet, 6.
LERAT (Robert), rue Marceau, 2.
BIGOT (M.), à l'Ecole communale de filles (Centre), Graville-Sainte-Honorine.

Mlles MICHEL (Jeanne), passage Henri-Vigor, à Sanvic.
AMIARD (Hélène), rue Duguay-Trouin, 23.
REINE (Germaine), rue du Champ-de-foire, 67.
PIGEON (Madeleine), passage de la rue Verte, 2.
DUPONT (Renée), rue Piedfort, 6.
TRANCHET (Hélène), rue Jules-Lecesne, 75.
DUBUC (Alice), cours Sainte-Croix, à Montivilliers.
DÉMARE (Suzanne), rue Ernest-Renan, 56.

SOCIÉTÉS, REVUES, JOURNAUX, ETC.

Avec lesquels la Société fait l'échange des Publications

FRANCE ET COLONIES FRANÇAISES

Paris. — Société de géographie. Société de géographie commerciale. Société de topographie. Association philotechnique. Société d'économie politique. Société des études coloniales et maritimes. Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation. Alliance française. Société française de colonisation. Chambre syndicale des négociants-commissionnaires et du commerce extérieur. Union coloniale française. Comité de l'Afrique française. Comité de l'Asie française. Comité de Madagascar. Institut géographique. Société nationale d'agriculture. Union française de la jeunesse. Association générale des étudiants. Union amicale des anciens élèves de l'École supérieure de commerce. Chambre de commerce. Bibliothèque nationale. Ministères de la Guerre, de la Marine, de l'Intérieur, du Commerce et de l'Indusrie, du Travail et de la Prévoyance sociale, des Travaux publics, des Affaires Étrangères, de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, des Colonies.— *Revue maritime, Moniteur officiel du commerce, Feuille de renseignements de l'office Colonial, Bulletin de renseignements coloniaux, Paris-Canada, Le Moniteur des Colonies et des Pays de protectoral, Bulletin de l'Office de renseignements généraux et de colonisation du gouvernement général de l'Algérie, Les questions diplomatiques et coloniales. L'Action coloniale. Revue forestière de France* (Paris),

Départements. — Sociétés de Géographie de Bordeaux, Boulogne-sur-Mer, Bourg, Bourges, Brest, Dijon, Douai, Dunkerque, Laon, Lille, Lorient, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Poitiers, Rochefort, Rouen, Saint-Nazaire, Toulouse et Tours. La France colonisatrice (Rouen). Société havraise d'Études diverses. Société

géologique de Normandie (Havre). Sociétés industrielles d'Amiens, Elbeuf, Rouen et Reims. Association des anciens élèves de l'École supérieure de commerce et de tissage de Lyon. Cercle d'études des employés de bureau havrais. Chambres de commerce du Havre, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lyon. Musée commercial de Rouen. *Les Missions catholiques* (Lyon). *La Loire navigable* (Nantes).

Colonies Françaises. — Sociétés de géographie d'Alger, Oran, Tunis. Direction de l'Agriculture et du Commerce de la Régence de Tunis. *Bulletin économique de l'Indo-Chine* (Saigon). Société des Études Indo-Chinoises de Saigon. Chambre de commerce de Saigon. *Journal officiel du Congo français* (Libreville). *Journal officiel des Possessions du Congo francais et dépendances du Moyen-Congo* (Brazzaville). *Journal officiel de Madagascar et dépendances. Supplément Commercial et Agricole* (Tamatave et Côte Est). *Bulletin économique de Madagascar. Journal officiel des Établissements français de l'Océanie* (Papeete).

EUROPE

Allemagne. — Sociétés de géographie de Berlin, Brême, Greifswald, Hanovre, Hambourg, Iéna, Halle-sur-Saale, Leipzig, Munich, Dresde, Kœnigsberg, Cassel, Lubeck, Stuttgard, Stettin, Francfort-sur-le-Mein, Metz. Musée colonial allemand, (Berlin).— *Deutsche Kolonial Zeitung* (Berlin).

Autriche-Hongrie. — Sociétés de géographie de Vienne, de Buda-Pest, Museum d'Histoire naturelle (Vienne). *Die Weltwirtschaft* (Vienne).

Belgique. — Sociétés de géographie de Bruxelles et d'Anvers, Cercle des anciens étudiants de l'Institut supérieur de commerce d'Anvers. Chambre de commerce d'Anvers. Institut colonial international (Bruxelles). Fédération pour la défense des Intérêts belges à l'étranger (Bruxelles). *Le mouvement géographique* (Bruxelles). *Missions en Chine et au Congo* (Bruxelles).

Espagne. — Société de géographie de Madrid.

Iles Britanniques. - Sociétés de géographie de Londres, Liverpool. Manchester, Newcastle-sur-Tine. Edimbourg. Institut impérial (Londres).

Italie. — Sociétés de géographie de Rome, Milan, Naples et Florence.

Norvège. — Société de géographie de Christiania.

Pays-Bas. — Société de géographie d'Amsterdam.

Portugal. — Société de géographie de Lisbonne, Association commerciale de Porto.

Roumanie. — Société de géographie de Bucarest.

Russie. — Sociétés de géographie de Saint-Pétersbourg, Vilna. Orembourg, Moscou, Helsingfors, Club alpin de Crimée (Odessa).

Suède — Société de géographie de Stockholm. Société des touristes suédois (Stockholm). Institution géologique de l'Université d'Upsala.

Suisse. — Sociétés de géographie de Berne, St-Gall, Neuchâtel. Genève, Hérisau, Aarau. Société des anciens élèves de l'Ecole supérieure de commerce de Genève.

ASIE

Caucase — Société de géographie de Tiflis.

Sibérie. — Société de géographie d'Irkoutsk.

Inde. — Société de géographie de Calcutta.

Indo-Chine. — Société de géographie de Singapore.

Japon. — Société de géographie de Tokio. Société allemande d'histoire naturelle & d'anthropologie de Tokio.

AFRIQUE

Égypte. — Société de géographie du Caire.

AMERIQUE

Canada. — Sociétés de géographie de Winnipeg, Québec et Ottawa.

États-Unis. — Sociétés de géographie de New-York et de San-Francisco. Topeka (Kansas). Département de l'Agriculture (Washington). Smithsonian Institution (Washington) *Pilot Chart of the north atlantic Ocean* (Washington).

Mexique. — Société scientifique « Antonio-Alzate » à Mexico. Chambre de commerce française de Mexico. Observatoires astronomiques de Tacubaya et de Mexico.

Salvador. — Observatoire astronomique et météorologique de San Salvador.

Costa-Rica. — Institut physico-géographique national (San José).

Brésil. — Sociétés de géographie de Rio-de-Janeiro et de Bahia.

Uruguay. — Chambre de commerce française de Montevideo. — *Anales del Departemento de Ganaderia y Agricultura de la Republica O. del Uruguay* (Montevideo).

Pérou — Société de géographie de Lima. Chambre de commerce française de Lima.

Chili. — Société scientifique allemande de Santiago.

République Argentine. — Chambre de commerce française de Buenos-Aires. Sociétés de géographie de Buenos-Aires et de Cordoba. Société scientifique argentine de Buenos-Aires. Direction générale de Statistique municipale de la ville de Buenos-Aires. Département national de statistique, à Buenos-Aires. *Boletin de Agricultura y Ganaderia* (Buenos-Aires).

OCÉANIE

Australie. — Sociétés de géographie de Sydney, Adélaïde, Brisbane, Melbourne.

Java. — Société des sciences et des arts de Batavia. Société Indo-Néerlandaise d'agriculture et d'industrie de Batavia.

ABONNEMENTS

Revue des Deux Mondes, bi-mensuelle.
Revue de Paris, bi-mensuelle.
Le Correspondant, revue bi-mensuelle.
Revue Politique et Littéraire (Revue bleue), hebdomadaire.
Revue Française et de l'Etranger, mensuelle.
Le Tour du Monde, journal des Voyages et des Voyageurs, hebdomadaire.
L'Economiste Français, journal hebdomadaire.
Annales de Géographie, paraissant tous les deux mois.
Mitteilungen, revue mensuelle.
La Nature, revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie, journal hebdomadaire illustré.
La Dépêche Coloniale illustrée, bi-mensuelle.
La Dépêche Coloniale, journal quotidien.

Imprimerie G.-D. QUOIST, 11, rue du Chilou. — HAVRE.

SOCIÉTÉ
DE
GÉOGRAPHIE COMMERCIALE
DU HAVRE

L'Emigration
et la
Colonisation Italiennes[1]

(Suite)

Une autre difficulté est celle provenant de la répartition des lots de terrain. Nous avons en France et en Italie une civilisation très ancienne et malgré cela il y a encore chez nous et chez vous des questions de limites entre voisins, et pour ce qui a trait au rapport de la terre, quand on achète une ferme, on n'est pas toujours fixé sur sa puissance de production ; on fait quelquefois de mauvaises spéculations. Les incertitudes sur la qualité des terres sont infiniment plus grandes en Amérique, parce que là les terres sont vierges ou presque ; s'il s'agit, par exemple, de distribuer 20.000 lots de terrain à 20.000 familles de colons, il est bien difficile, dans la forêt vierge, de délimiter les lots de terre de

(1) Voir le Bulletin des 3e et 4e trimestres 1906.

manière qu'ils soient égaux entre eux, étant donnés la nature montagneuse du terrain et les bois vierges qui recouvrent le sol. Il y a toujours des différences considérables entre un morceau de terrain et un autre. C'est seulement après la mise en culture et par la pratique qu'on en reconnaît la différence, de sorte qu'il est presque impossible d'établir une colonisation parfaite par la distribution aux colons des lots de ces terres vierges.

Une autre difficulté technique c'est celle du cadastre. En Italie, après tant de siècles de civilisation, nous sommes en train de faire un cadastre qui coûtera beaucoup de millions pour mieux déterminer les limites des terrains et leurs qualités, et cependant leur culture remonte aux temps les plus anciens. Dans l'Amérique du Sud tout manque, parfois même une carte topographique ; pour établir un cadastre, il faut commencer par avoir une carte géographique très exacte ; la position des principales localités du pays doit y être désignée avec une précision parfaite par des calculs astronomiques ; dans ces conditions un cadastre est très coûteux à faire.

Tous les pays américains dont je parle ou bien en manquent ou bien en ont de très imparfaits. Les conditions financières de ces Etats ne leur permettraient pas, d'ailleurs, la dépense d'un cadastre parfait et complet. Les gouvernements eux-mêmes ne savent pas bien quels terrains leur appartiennent et seraient très embarassés d'en marquer les limites. Au Brésil au temps de la domination coloniale et sous le règne des empereurs, don Pedro Ier, don Pedro II, il suffisait qu'un fazendeiro allât chez le curé (vicario) et lui dit : « Je prends possession de la terre qui s'étend de tel à tel point », le prêtre devait prendre note dans ses registres de cette déclaration et lui en délivrait un certificat. Ce certificat, aujourd'hui, a une grande valeur juridique bien qu'il soit impossible de démontrer mathématiquement

et géométriquement quelles sont les limites de la propriété inoccupée à laquelle la déclaration du fazendeiro se référait ; en effet les points indiqués dans le certificat ne figurant dans aucune carte topographique, ni de ces temps éloignés ni des plus modernes, il serait impossible à présent de contrôler où se trouvaient les terrains dont il s'agit. La plupart des grandes propriétés territoriales n'ont d'autres origines que ces déclarations des curés. Sans cartes topographiques, géographiques et cadastrales, on rencontrera toujours de grandes complications pour placer des millions d'Européens dans l'Amérique du Sud comme colons propriétaires ; il y aurait bien de la place pour tout le monde, mais ainsi que j'ai dit, on ne pourrait jamais attribuer aux colons de grandes étendues de terrains sans soulever des difficultés, car les premiers occupants des temps passés réclameraient les terres comme leur appartenant. Pour être absolument en dehors de toute contestation, pour avoir l'assurance complète qu'il n'y aura pas de questions litigieuses devant les tribunaux, par suite de la distribution des terres, qu'il n'y aura pas d'orages politiques dans les parlements sud-américains, lesquels s'émeuvent facilement quand on assigne de grandes étendues de terrains à la colonisation étrangère, il faut aller tout à fait dans l'intérieur, loin par conséquent des centres des populations. Mais dans l'intérieur il n'y a pas de voies de communication, ni de débouchés pour les produits ; en outre, dans ces régions presque inconnues, l'empire de la loi peut difficilement prévaloir. Du reste une bonne partie de l'intérieur est occupée par une population indigène plus ou moins sauvage : or le voisinage de ces aborigènes est dangereux pour les colons.

Il faudrait établir des chemins de fer ; mais, comment y parvenir dans des pays complètement déserts. Il faut du charbon, des rails, des wagons et, pour toutes ces choses, il faut de l'argent.

Dans l'intérieur, il y a rarement des chaussées, des grandes routes, seulement des sentiers à mulets sur lesquels on transporte les marchandises. Une colonisation ne peut bien se faire que tout près d'un chemin de fer pour expédier les produits, des marchés pour les vendre et tout près des villes pour pouvoir profiter des bienfaits de la civilisation nécessaires au colon européen.

Le général Roca, qui présidait aux destinées de la République Argentine, avait compris que la colonisation ne pouvait se faire qu'à proximité des agglomérations, des villes, aussi avait-il proposé que la colonisation se fit dans un pourtour de 500 kilomètres de la ville de Buenos-Aires, il jugeait que les autres parties du pays étaient trop éloignées et que la colonisation n'aurait eu, par conséquent, aucune chance de réussite ; mais ce projet a rencontré toutes les difficultés dont je viens de vous entretenir, car ces terrains, dans un périmètre de 500 kilomètres de Buenos-Aires, sont plus ou moins accaparés par les Argentins ou autres, possédant de ces anciens titres de propriété. Une autre difficulté pour la colonisation des points éloignés de la côte est celle de l'approvisionnement. Quand vous mettez des émigrants dans une colonie, s'ils sont perdus dans l'intérieur des terres, au milieu de la forêt vierge, loin des marchés, ils se trouvent aux prises avec un commerçant qui, en sa qualité de marchand de toutes sortes de denrées et de capitaliste, est en même temps fournisseur du colon et acheteur de la denrée que celui-ci produit. Alors il arrive que tout ce que produit le pauvre colon est vendu presque pour rien à ce commerçant, et tout ce dont le colon a besoin, il le paie trois ou quatre fois plus cher que cela ne vaut. Aux réclamateurs le commerçant répond toujours que pour faire venir la marchandise il lui faut payer de grands frais de transport. Il fait valoir le même argument pour le café qu'il achète au colon : « Il faut l'envoyer à la côte, dit-il, à dos de mulet, par des routes dé-

sastreuses et il faut que j'entretienne un nombre considérable de mulets qui doivent transporter toutes les marchandises.»

Ces pays nouveaux ont un besoin énorme de capitaux ; c'est une espèce de soif d'argent. Dans ces pays aux terres incultes, avec cet engrais admirable qu'est le capital on pourrait avoir d'extraordinaires résultats; mais les capitaux manquent et quand les Sud-Américains sont obligés d'em prunter à l'Europe celle-ci demande des intérêts usuraires en raison du risque. Dans l'intérieur la moyenne de l'intérêt est de 12 °/o capitalisable tous les trois mois. A Buenos-Aires et à Rio-de-Janeiro on peut aller dans la bonne société et avouer sans honte qu'on prête son argent à 12 °/o, l'intérêt de 12 °/o est en effet normal. Pendant la première année d'installation dans les lots des terrains vierges le rendement, évidemment, est nul ; il faut absolument aider les colons pendant deux ou trois ans. Il y a bien les commerçants qui font des avances. Imaginez un colon avec une famille nombreuse qui doit vivre à crédit pendant deux ou trois ans, payant la marchandise deux ou trois fois plus que sa valeur et des intérêts de 12 °/o ; il finit par s'endetter de façon telle que j'en ai connus qui, après trente ans, étaient incapables de payer leurs créanciers à cause des dettes contractées pendant les premières années. Et encore faut-il payer la terre au gouvernement. Il n'y a que dans les grandes villes où, grâce à la concurrence et aux communications faciles, le prolétaire peut vivre avec plus d'aisance; la concurrence manque dans les régions intérieures du Brésil; les colons sont tellement épars dans l'intérieur de ces vastes étendues qu'il est impossible qu'ils aient à leur portée deux ou trois commerçants ; ils n'en ont généralement qu'un qui achète tous les produits du colon et lui vend tout ce dont celui-ci a besoin. A la fin de l'année en mettant d'un côté l'actif et de l'autre le passif, il arrive presque toujours que le pauvre colon se présentant pour demander son compte,

le commerçant lui dit : « Mais vous êtes débiteur de trois ou quatre cent *milreis*. » La plupart du temps, par suite de ce défaut d'équilibre économique, le colon se trouve réduit à une espèce d'esclavage. C'est une des suites inévitables du système economique de ces régions, produit par le manque de voies de communication. Je n'accuse personne; c'est, je le répète, la conséquence même du système.

Malheureusement ces inconvénients ne peuvent pas être diminués par l'action bienfaisante des municipalités en raison de la façon dont elles sont organisées actuellement. Les municipalités ne peuvent être autrement à cause du peu de densité de la population. Une seule de ces municipalités que j'ai visitées a, par exemple, la même étendue que trois ou quatre départements français et il y en a dans l'intérieur qui s'étendent sur une surface égale à huit ou dix départements. Il n'y a pas, dans ces colonies, différentes classes sociales comme chez nous en Europe où les campagnes ne sont pas dépourvues de richesses, où il y a des rentiers, des petits propriétaires et des salariés, où il y a, enfin, toutes sortes de marchands, débitants et boutiquiers. Là vous ne trouverez que des colons et des commerçants, exploités et exploiteurs, ces derniers étant presque toujours les chefs des municipalités. Celles-ci n'ont presque pas de revenus. Je pourrais citer des municipalités aussi étendues que la Normandie et dont le revenu suffit à peine pour payer un employé. Tout ce que le colon peut obtenir d'elles après de grands efforts c'est, par exemple, qu'on mette ensemble quelques madriers pour former un pont et pouvoir ainsi traverser les ruisseaux qui abondent dans le pays. Dans ces conditions, il est impossible de maintenir des médecins aux frais de la commune et le colon meurt sans les secours de la science. Comme seule ressource il y a les noirs qui ont apporté de l'Afrique la science des herbes médicinales ; j'ai connu des noirs soignant des colons et des colons qui faisaient fonction de dentistes et de chirurgiens.

Pour les prêtres, c'est la même chose. Dans l'intérieur du Brésil, les colons ont conservé le sentiment religieux très vif qu'ils ont apporté de l'Europe. J'ai assisté à des spectacles émouvants; j'ai vu des cortèges, des processions qui n'en finissaient plus, avec un crucifix en tête, et c'était pour obtenir de Dieu la cessation de la pluie ou de la sécheresse, surtout de la sécheresse qui est un des grands fléaux tropicaux. Dans le Spirito-Santo, j'ai vu beaucoup de petites églises édifiées par les colons mais la plupart n'ont pas de pasteur. En Europe, les prêtres pour vivre ont presque toujours des fondations nombreuses et riches ; mais dans ces colonies de nouvelle création, il n'y en a pas. Les colons, avec leur grand esprit d'économie et d'abnégation, ont pu construire des églises, mais ils n'ont pas les moyens de payer les prêtres régulièrement; d'autre part ceux-ci font ce qu'ils peuvent, mais ils ont des paroisses si immenses qu'ils ne peuvent toujours exercer leur ministère sacré quand cela est nécessaire.

Pour les écoles et les instituteurs c'est la même chose. Les municipalités ne peuvent entretenir ni maintenir des écoles ; quelquefois les colons s'arrangent entre eux pour payer un instituteur, ou bien le colon qui sait lire et écrire s'improvise instituteur, mais cela ne suffit pas. Dans ces dernières années, le gouvernement local, à cause de la crise du café, a été obligé de supprimer un grand nombre d'écoles dans l'intérieur par raison d'économie.

Nous parlerons à présent des fonctions des gouvernements locaux. Le Brésil, à l'instar des Etats Unis du Nord, est une confédération composée de 20 Etats Brésiliens presque complètement indépendants quant à l'administration intérieure; le gouvernement fédéral de Rio ne s'occupe que de la guerre, de la marine et des relations extérieures. Il y a cependant dans chaque Etat, un magistrat qui s'occupe de la répression des délits qui sont du ressort des tribunaux fédéraux ;

mais, pour le reste, c'est une autonomie presque complète avec un parlement indépendant.Chaque Etat, à l'exception des plus petits, a un Sénat et une Chambre de députés. Les revenus de différents Etats composant la République du Brésil n'ont rien à voir avec ceux du gouvernement fédéral provenant en grande partie des droits sur l'importation des marchandises de l'étranger. Ces marchandises sont taxées à l'entrée par le gouvernement fédéral tandis que les droits d'exportation appartiennent aux finances des différents Etats. Dans l'Etat de Spirito-Santo, à cause de la crise du café, on a vu d'une année à l'autre les revenus de cet Etat baisser de 5.000 à 3.000 *contos*, presque de la moitié. On a dû faire des économies dans toutes les branches de l'administration, dans la police, dans la magistrature et on a supprimé des écoles, ainsi que nous venons de le dire. Ce n'est pas comme en France, en Italie et en général partout en Europe où les gouvernements peuvent compter chaque année sur une quantité de recettes de douanes, d'impôts fonciers, de contributions directes, de taxes personnelles, etc. qui ne varient pas trop ; ils peuvent ainsi équilibrer sans trop de difficultés leur budget en cas de déficit dans une branche de la gestion financière. Mais, au Brésil,la finance des différents Etats repose sur le seuldr oit d'exportation et sur un seul article presque exclusivement. Dans le Para c'est sur le caoutchouc à San-Paolo, à Rio-de-Janeiro, à Spirito-Santo c'est sur le café seulement. Au Brésil, d'une année à l'autre, il peut y avoir une baisse considérable sur la production ou sur les prix et alors les revenus publics, c'est-à-dire les sommes perçues à l'exportation, se trouvent diminuées tout à coup. Il n'y a presque pas de remède à cet état de choses et ceux qui sont sur les lieux le reconnaissent. La diminution du prix du café et par conséquent du rendement de la taxe d'exportation qui a été un désastre pour les finances de l'Espirito-Santo ne l'a pas moins

été pour les colons qui, par exemple, vendaient, il y a dix ans, 15 kilos de café pour 18 ou 20 francs et qui à présent n'en obtiennent le plus souvent que 4 ou 5 francs et moins encore dans les points très éloignés. C'est cette baisse du café qui a produit la misère des colons en les mettant dans l'impossibilité de payer leurs dettes J'écrivais de Victoria à ce propos : « Les colons italiens qui cultivent le café dans « l'intérieur le vendent aux commerçants du lieu à raison « de 3.000 *reis* par *arroba*, c'est-à-dire 3 fr. 50 les 15 kilos; « en certaines localités éloignées même à 2.000 *reis* par « 15 kilos ; un colon italien de Sao Matteo m'affirmait qu'il « vendait un sac de café non décortiqué aux commerçants « de la localité pour 1.500 *reis*, c'est-à-dire pour moins de « 2 francs ; à Victoria, la capitale de l'Espirito-Santo *l'ar-* « *roba* (15 kilos) de café coûte en moyenne de 4.200 à 4.500 « *reis*, de 5 francs à 5 fr. 50 ; le sac de café de 60 kilos. « coûte à Victoria 20.000 *reis* (25 francs). On a peine à com- « prendre que le sac de café puisse valoir en Italie de 250 « à 300 francs et le kilo de café de 3 à 4 francs, d'autant plus « que le transport du Brésil en Italie d'un sac de café ne « coûte, je crois, que 2 fr. 50. Le droit d'entrée en Italie « pour le café, quoique élevé, n'explique cependant pas une « pareille différence de prix. Entre les colons italiens qui « cultivent le café au Brésil et l'ouvrier italien qui l'achète « dans la péninsule il est évident qu'il y a une suite trop « nombreuse d'intermédiaires auxquels on paie redevance, « ce qui fait que les colons italiens cultivateurs de café vi- « vent dans la misère tandis que la jouissance du consom- « mateur pauvre en Italie en est diminuée. »

Le même phénomène inexplicable d'augmentation colossale des prix se produit pour les marchandises italiennes qui sont vendues aux colons italiens dans l'intérieur de cet Etat. Je ne puis ici reproduire les listes de prix des marchandises de première nécessité qui se vendent aux colons

dans l'intérieur, je prends comme exemple un seul article, le vin commun. Trois quarts de litre de vin qui chez nous coûteraient 20 ou 30 centimes, sont vendus là-bas 2.000 reis (2 fr. 50). J'y ai bien réfléchi sans pouvoir me rendre compte de cette différence. Le café que les colons produisent et qui est le seul produit qu'ils puissent vendre n'est pas rémunérateur et les objets, les marchandises de première nécessité qu'ils achètent sont extrêmement chers. Dans ces conditions on comprend facilement quelles sont présentement et quelles seront à l'avenir leurs conditions économiques.

Vous voyez combien sont grandes les difficultés de la colonisation, même pour obtenir de si faibles résultats qui ne sont satisfaisants pour personne. Ces gouvernements ont dû dépenser un argent fou pour ces colonies, car la colonisation, pour la faire sérieusement, coûte beaucoup. Les gouvernements de l'Amérique du Sud n'ont et peut-être n'auront jamais les excédents de budget nécessaires pour faire de la colonisation sur une vaste échelle. Si j'en avais le temps je pourrais vous parler des nombreux essais de colonisation faits dans l'intérieur des différentes républiques Sud-Américaines et qui ont échoué complètement ; j'affirme que la plupart de ces tentatives de colonisation n'aboutissent pas à cause de l'insuffisance des moyens qu'on peut employer.

Quand il s'agit d'Européens, est-il possible de les transporter tout-à-coup dans les forêts vierges et de leur dire tout simplement: tirez-vous d'affaire ? est-il possible, je me le demande, de dire cela à des paysans de France et d'Italie, de les mettre en présence de la forêt vierge et de leur dire : d'ici à une année vous vivrez par vos propres moyens ! Il faut commencer par déboiser, il faut une orientation du nouveau pays qui demande beaucoup de temps, même pour des gens qui ont étudié. Comment des paysans pourraient-ils, dans un laps de temps si court, surmonter les premières

et plus graves difficultés de la colonisation? On prétend que dès la première récolte, ils vivent de la terre qu'on leur donne. Mais, pour déboiser simplement le pays, c'est une opération si difficile et si dangereuse que la plupart du temps ils doivent avoir recours aux indigènes? Comment pourraient-ils, en une année, se créer leur petite maison et obtenir de la terre (qu'on ne leur donne pas même gratuitement), les moyens d'en tirer leur subsistance ? Il faut non seulement leur faire cadeau de la terre, mais les maintenir aux frais du gouvernement tout au moins cinq années, ouvrir des voies de communication et pourvoir à ce que les transports soient très bon marché. Il faut avoir soin qu'ils ne soient pas dépouillés par la rapacité des commerçants de la localité ni réduits à la misère par l'usure écrasante, faire en sorte qu'ils ne ressentent pas cette impression effrayante de la solitude, de l'inconnu, qui s'empare des familles isolées dans la forêt vierge. Pour fonder une colonie durable il faudrait y mettre au moins 10.000 personnes de la même nationalité et de la même région pour écarter les dangers d'une fuite immédiate ; le secret de la réussite relative de ces colonies dont je vous parle, c'est qu'elles se composent toutes de paysans de la région Vénitienne. Les Italiens et les Allemands ont été presque le seul élément colonisateur de l'Amérique du Sud et s'ils ne se sont pas évadés dès la première année, c'est qu'ils se sont trouvés comme en famille ; comme les colons ne peuvent pourvoir dans les premières années de leur établissement à aucun des services publics, c'est l'Etat qui doit non seulement créer et entretenir les grandes routes mais aussi élever les églises, instituer le service médical ; enfin il serait nécessaire, pour la période de fondation tout au moins, qu'il y eût des commerçants presque fonctionnaires de l'Etat, si je puis m'exprimer ainsi, vendant les marchandises à des prix honnêtes à ces pauvres colons. Il faudrait augmenter le nombre des autorités et des gar-

diens de la sûreté publique non en raison de la densité de la population mais en raison de la nécessité d'une tutelle énergique dont le besoin se fait sentir dans ces sociétés naissantes pour empêcher les abus des plus forts ; faire des lois sur les terres pour éviter les empiétements et la spoliation des propriétés acquises par le travail ; il serait surtout de toute nécessite d'exécuter, dès le commencement, cette grande opération du cadastre général pour distinguer les terres libres appartenant à l'Etat de celles qui sont aux particuliers et en même temps délimiter les propriétés des particuliers entre elles.

Si on réunit toutes ces conditions, la colonisation peut se faire ; elle peut durer, résister comme ont résisté les colonies dont je vous parlais tout à l'heure; mais, pour obtenir ces résultats, il faut dépenser non seulement des millions mais des milliards, d'autant plus que toute la côte du Brésil, par exemple, n'est pas très saine et qu'il serait par conséquent nécessaire de coloniser à l'intérieur où il y a des hauts plateaux, jouissant d'un climat plus favorable. Pour que les marchandises fussent à bon marché sur ces hauts plateaux, des chemins de fer seraient indispensables, mais à cause du manque de population et de produits ils ne pourraient donner pendant longtemps aucun intérêt aux actionnaires. Pour ces raisons je pense que l'idée (que des utopistes caressent) de faire de la colonisation une spéculation commerciale est une grande erreur; la colonisation ne peut être qu'une œuvre officielle de l'Etat : il ne suffit pas qu'elle ait lieu en terrains fertiles, sains, pas trop montagneux et riches en eau, mais il est indispensable que les gouvernements qui veulent l'entreprendre soient assez riches pour pouvoir dire : *« nous dépensons largement à présent pour obtenir des résultats qui se feront peut-être attendre plusieurs années »*. Je ne vois nulle part d'où pourrait venir tout cet argent nécessaire à la colonisation. Ni les Etats Sud-Américains ni les

Etats européens ne pourraient grever leur budget des dépenses relatives. En Europe les pays les plus riches en sont aux expédients financiers ; les dépenses militaires des grandes puissances de notre continent absorbent, chaque année, cinq milliards ; ces puissances ne pourraient donc pas aider les gouvernements Sud-Américains dans leur œuvre de colonisation. D'autre part les nations de l'Amérique du Sud non plus ne disposent pas de capitaux pour coloniser en grand, les trois quarts des capitaux employés dans ces contrées sont ou français, ou allemands, ou anglais. Le budget des Etats de l'Amérique du Sud n'est constitué, ainsi que j'ai expliqué ailleurs, que de deux éléments : les droits d'importation et ceux d'exportation qui sont tous les deux variables suivant la production et la consommation, et ne sont jamais les mêmes trois années de suite. Si la récolte est mauvaise, le luxe diminue et il y a par conséquent diminution dans le total des taxes d'importation et d'exportation. Prenons par exemple l'Etat d'Espirito-Santo ! Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire il a passé par une crise telle que le budget de l'Etat est tombé en peu d'années de 5.000 à 3.000 *contos*. La grande quantité de café produit par suite de l'introduction de centaines, de milliers de colons italiens et la hausse des prix n'ont pas duré longtemps. Après une période de prospérité éphémère pour les Etats brésiliens, producteurs de café, il ne restait que la production énorme de café et sa mévente à des prix misérables.

Un changement dans les prix du café ne peut dériver que d'une forte réduction dans la production et ce résultat peut s'obtenir seulement quand les prix du café seront descendus si bas que les cultivateurs ne pourront plus le travailler avec profit ; il paraît que ce prix extrêmement bas n'a pas été encore atteint ; c'est la raison pourquoi, malgré la baisse, les récoltes ont augmenté, tandis que la spéculation, en s'efforçant de maintenir les prix, encourage les

fazendeiros à pousser leur culture et agit, par conséquent, contre leurs propres intérêts. La spéculation qui se propose de faire monter artificiellement les prix n'augmente jamais la consommation d'un seul sac de café mais elle stimule malheureusement la production.

Pour éviter les inconvénients de la surproduction, différents moyens ont été proposés, tels que l'abandon ou la destruction d'une partie des plantations, l'interdiction de nouvelles plantations, la transformation du café en engrais, l'organisation d'un syndicat national ou étranger pour régler les prix, un monopole d'Etat et enfin le système de se croiser les bras et de laisser la production s'amoindrir par l'effet de la ruine de l'agriculture. Peut-être la force même des choses amènera-t-elle une solution ; seuls, les grands producteurs résisteront, mais ce sera l'effondrement de tout un grand patrimoine de travail et de richesse.

Que la prospérité des Etats producteurs de café n'ait été qu'éphémère et transitoire, cela résulte de nombreux témoignages officiels.

Le directeur des douanes d'Espirito-Santo écrivait au gouvernement fédéral de Rio de-Janeiro : « Les recettes « douanières de la période 1894 à 1897 finirent par persuader « qu'une nouvelle ère de prospérité était commencée pour « cet Etat et cette prévision optimiste était confirmée par les « remarquables transactions commerciales et par l'anima- « tion que l'on remarquait dans toutes les classes sociales ; « attirées par cette apparente prospérité quelques maisons « d'importation vinrent s'établir ici, provoquant, comme « conséquence, une augmentation considérable des recettes « douanières ainsi qu'il appert du tableau comparatif sui- « vant :

1892.....................	Reis	219.724.547
1893	»	594.558.980
1894.....................	»	1.504.836.659

1895	Reis	1.233.750.416
1896	»	1.536.886.385
1897	»	1.025.784.892
1898	»	542.007.559
1899	»	289.368.208
1900	»	328.079.553
1901	»	312.345.971
1902	»	317.384.067

« Malheureusement cette augmentation a été tout-à-fait « éphèmère et transitoire et a eu pour cause principale la « cote élevée du café qui est le produit de culture et d'expor- « tation presque unique dans cet Etat et dont la valeur en « cette période a atteint avec de petites variations les prix « de 22 à 23 milreis par 15 kilos tandis qu'à présent elle ne « dépasse pas 4.300 à 4.800 reis. En vertu de cette réduction « de prix le mouvement monétaire cessa et la crise du café « eut pour conséquence l'atrophie du commerce et de ses « transactions et enfin la disparition de beaucoup de mai- « sons d'importation. Voici les raisons de l'augmentation et « de la diminution des importations et par suite aussi des « recettes douanières. »

Comme la plupart des colons italiens au Brésil dans les Etats de San-Paolo, Rio-de-Janeiro, Minas-Geraes et Espirito-Santo s'adonnent exclusivement à la culture du café parce que le terrain ne se prête bien qu'à cette culture, ils ne peuvent espérer une amélioration de leur condition que d'une hausse du café ou d'une diminution de la production. Mais l'une est aussi difficile que l'autre. Quand j'étais au Brésil j'ai pu concevoir un instant la pensée qu'il serait possible d'améliorer leur situation en supprimant une partie au moins des intermédiaires qui gagnent sur le commerce du café ; j'avais sous les yeux les colons italiens de l'Espirito-Santo qui, ainsi que je l'ai déjà démontré, vendaient dans l'intérieur, aux commerçants, à 25 ou 35

centimes le kilo de café, ce même café que je retrouvais en Italie vendu de 2 fr. 50 à 4 fr. le kilo.

Il est vrai qu'il y a les frais, droits d'exportation au Brésil et d'importation en Europe, assurance, transport, magasinage ; mais il paraît, toutefois, incontestable que, dans le commerce du café, par suite des conditions spéciales où il se développe, il y a une quantité excessive d'intermédiaires et c'est surtout leur trop grand nombre qui réduit les bénéfices du pauvre colon. Tous ces marchands gros et petits de l'intérieur et ces grandes maisons d'exportation de Rio-de Janeiro, de Santos et de l'Espirito-Santo qui achètent les cafés pour les revendre en gros aux gros négociants de l'Europe le renchérissent et leur bénéfice, ajouté aux droits d'exportation au Brésil et d'importation si élevés en France et en Italie, explique le prix très élevé du café dans ces deux pays.

Tous les hommes d'Etat brésiliens se sont préoccupés de la crise du café et ils en ont cherché la solution sans y réussir ; mes études et mon expérience m'ont conduit moi-même à la conclusion que c'est une question très difficile à résoudre, si difficile qu'on avait été jusqu'à proposer de détruire les stocks de café ou d'employer les réserves de café comme engrais. Il est d'autant plus difficile de régulariser les prix du café que c'est un produit qui pousse seulement dans les pays où il n'existe pas de statistique exacte et que par conséquent la prévision des récoltes est très incertaine. On ne sait jamais au Brésil combien de sacs de café on aura à la fin de la récolte dans l'Etat de San-Paolo, à Rio-de-Janeiro, à Victoria, capitale de l'Espirito-Santo, à Belle-Horizonte, la capitale de Minas-Geraes, autre Etat brésilien producteur de café. Il y a lieu encore d'observer qu'au Brésil les producteurs de café doivent malheureusement compter, non seulement avec les crises qui sont la conséquence de l'excès de production, mais aussi avec celles motivées par

colons italiens du Brésil, producteurs de cafés et autres rées coloniales, cela a été par suite de l'intérêt que je e à ces colons italiens, si bons et laborieux, au milieu juels j'ai vécu plus de deux années et aussi dans un vement de sympathie pour cette grande et belle ville merciale du Havre dont le marché de café est un des s importants du monde.

RIZZETTO RIZZARDO

LA NOUVELLE CARTE DE FRANCE AU 50.000e

PUBLICATION DES NEUF PREMIÈRES FEUILLES

Le Service Géographique de l'Armée vient de faire paraître les premières feuilles de la nouvelle Carte de France au 50.000e. Ces feuilles, au nombre de 9, constituent un groupement qui donne les environs de Paris, avec la ville au centre (1).

Il a semblé opportun d'appeler à nouveau (2) l'attention de nos lecteurs sur cette carte, qui par sa précision, sa parfaite lisibilité, et par l'abondance extrême des renseignements de toute sorte qu'elle contient, laisse bien loin derrière elle ses devancières, même la carte d'État-Major au 80.000e. Elle a été, en effet, conçue et est exécutée de manière à répondre à la fois aux besoins des grandes Administrations de l'État, à ceux des entreprises particulières et à ceux du public.

L'idée d'une carte de France à grande échelle n'est pas nouvelle. En effet, dès 1817, quand on se préoccupa de remplacer la carte de Cassini, devenue insuffisante, et lorsque la Commission, instituée par Ordonnance Royale du 11 juillet 1817, se réunit, sous la présidence de Laplace, pour étudier le projet de la nouvelle carte, pour en fixer les

---

(1) Feuilles XXII-13, *Pontoise* ; — XXII-14, *Versailles* ; — XXII-15, *Rambouillet* ; — XXIII-13, *L'Isle-Adam* ; — XXIII-14, *Paris* ; — XXIII-15, *Corbeil* ; — XXIV-13, *Dammartin-en-Goële* ; — XXIV-14, *Lagny* ; — XXIV-15, *Brie-Comte-Robert*. — Chaque feuille porte, dans le coin inférieur droit du cadre, la date : 3 006 [= mars 1906]. La feuille, 1 fr. 60.

(2) Voir Paul Vidal de la Blache, *La Carte de France au 50.000e* (*Annales de Géographie*, XIII, 1904, p. 13-20 ; fragment de la feuille de l'Isle-Adam, pl. III) ; Emm. de Margerie, *La nouvelle carte de France au 50.000e, publiée par le Service Géographique de l'Armée* ... XIV, 1905, p. 236-244 ; carte représentant l'état d'avancement des travaux sur le terrain, pl. V).

bases et le mode d'exécution, elle adopta tout d'abord le principe d'une carte à grande échelle, dérivant de levés au 10.000e, et appropriée à tous les services publics. Le 100.000e, qui avait été, en premier lieu, adopté comme échelle de publication, fut bientôt rejeté, à cause de son insuffisance, et on lui préféra, à l'unanimité, le 50.000e, cette échelle permettant seule de « représenter sans confusion tous les objets utiles aux services publics et particuliers ». Néanmoins, par la suite, tant pour diminuer l'importance des frais d'exécution que pour abréger le temps exigé par la gravure, on fut amené à abandonner cette échelle et à lui substituer celle du 80.000e, « suffisante pour les besoins de l'armée ». Cette décision donna à la carte nouvelle un caractère exclusivement militaire, et c'est là le point de départ de toutes les critiques qu'ont pu lui adresser ceux qui cherchent à voir en elle autre chose qu'une carte militaire, et qui voudraient y trouver des détails incompatibles avec son échelle.

Depuis cette époque, près d'un siècle s'est écoulé, et les besoins d'une carte à grande échelle n'ont fait que se multiplier et devenir de plus en plus impérieux. En outre, la France, après avoir devancé les autres nations dans la confection et l'emploi des cartes topographiques, s'est vu à son tour distancer peu à peu par ces mêmes nations qui, aujourd'hui, possèdent toutes ou presque toutes des cartes à grande échelle de leurs territoires. C'est pourquoi la Commission Centrale des Travaux Geographiques, réunie en 1897 pour élaborer le projet d'une nouvelle carte de France destinée à remplacer le 80.000e, comprit qu'il fallait avant tout créer une carte en rapport avec les progrès de la science, et capable de donner satisfaction à tous les services publics et aux particuliers. Elle admit sans discussion le principe d'une carte au 50.000e en couleurs, dérivée de levés de précision à grande échelle (10.000e pour les pays

de plaine ou moyennement accidentés, 20.000e pour les régions montagneuses). Ces levés devaient s'appuyer sur les repères du nivellement général et sur la triangulation existante.

Elle adopta pour la carte une projection du système dit polyédrique, ou polycentrique, avec les éléments qui résultent de l'aplatissement de Clarke, et en se basant sur le calcul des coordonnées fondamentales du Panthéon, qui viennent d'être déterminées à nouveau par le Service Géographique.

Dans la projection polyédrique, on admet que la surface du globe se confond très sensiblement avec celle d'un polyèdre à facettes quadrangulaires planes, déterminées par les intersections entre eux de plans tangents au sphéroïde, le point de contact étant au centre de chaque facette. Chaque feuille représente une de ces facettes, et si celles-ci sont alignées dans le sens des méridiens et dans le sens des parallèles, les intersections des plans se produisent suivant des plans méridiens et suivant des plans parallèles, d'où il résulte que les feuilles sont limitées par des fractions de méridiens et de parallèles.

Ce système de projection, déjà employé en France pour les levés des Plans directeurs et pour la carte du Ministère de l'Intérieur, employé aussi par quelques autres États d'Europe, d'Asie et d'Amérique, a l'avantage de limiter autant que possible les déformations; il permet de s'étendre dans tous les sens; il ne comporte que des calculs relativement faciles, et son emploi est des plus commodes. Son principal inconvénient est de donner des feuilles ayant une forme trapézoïdale et des dimensions différentes, selon le rang qu'elles occupent dans le sens des méridiens; de plus (théoriquement du moins), la carte ne peut s'assembler que sur une surface sphérique; mais pratiquement, si les feuilles sont de dimensions restreintes, on peut grâce au

jeu du papier, en assembler un très grand nombre sur une surface plane. La coupure des feuilles de la nouvelle carte de France a été fixée à 20 minutes centésimales en latitude, et 40 minutes centésimales en longitude, le méridien initial étant celui de Paris et passant par le milieu d'une feuille.

La hauteur des feuilles est constante ; leur largeur varie suivant la latitude. La différence totale de largeur entre les feuilles du Nord et celles du Sud est d'environ 9 cm. Afin de remédier au léger inconvénient qui résulte de l'inégalité des feuilles, on a enfermé chaque trapèze dans un cadre extérieur rectangulaire ayant des dimensions constantes ; 42 cm. × 60 cm. (2 cm. de plus que le plus grand trapèze). Cette disposition a l'avantage de permettre de faire, à l'occasion, déborder le dessin hors de son cadre naturel, dans les limites du cadre extérieur, pour représenter certains détails importants appartenant normalement aux feuilles voisines.

Chaque feuille est désignée par deux numéros, celui de la bande verticale et celui de la bande horizontale dont elle fait partie dans le tableau d'assemblage (chiffres romains dans le premier cas, chiffres arabes dans l'autre). De plus, elle porte le nom de la localité la plus importante qu'elle renferme.

La carte est imprimée en 8 couleurs, savoir : le noir pour les voies de communication, chemins de fer, limites administratives, écritures (sauf celles qui se rapportent à l'hydrographie) ; le bleu pour les eaux ; le rouge pour les lieux habités ; le vert pour les bois, prés, jardins ; le violet pour les vignes ; le bistre pour les courbes de niveau ; le bistre et le gris bleuté pour l'estompage destiné à faire ressortir les formes du terrain. Cet estompage comporte à la fois l'application des conventions de la lumière zénithale et de la lumière oblique, la teinte bistre étant attribuée à la lumière zénithale, et le gris bleuté à la lumière oblique,

Les courbes de niveau sont à l'équidistance de 10 m., avec courbes maîtresses de 50 m. en 50 m., et courbes intercalaires en traits interrompus lorsque cela est nécessaire pour faire ressortir des accidents de terrain compris entre deux courbes consécutives.

Indépendamment du type normal et complet, la carte comporte divers types qui l'approprient à des services différents. Elle peut être ainsi carte muette, carte orographique, hydrographique, routière, forestière, etc., selon que l'on ne tire qu'une, deux ou plusieurs couleurs intéressant spécialement chaque service. En outre, on a admis que les minutes des levés de précision au 10.000e et au 20.000e pourraient être reproduites à leur échelle originale, en héliogravure, et tirées en noir, pour être délivrées aux services publics, aux communes, aux entreprises particulières qui en feraient la demande.

La carte est héliogravée sur zinc. Le premier travail est une réduction photographique au 40.000e des levés, réduction au moyen de laquelle on exécute, à la même échelle, un dessin complet de la planimétrie, en noir. On réduit par la photographie ce dessin à l'échelle du 50.000e. Le négatif sert à donner autant de clichés positifs qu'il y a de couleurs. Chacun de ces positifs est l'objet de grattages qui ne laissent subsister que les traits à imprimer avec une même couleur, puis à l'aide des divers clichés ainsi modifiés, on exécute autant de planches d'héliogravure. On conçoit que par ce procédé le repérage des couleurs se fasse d'une façon irréprochable, puisque toutes les planches dérivent d'un seul et même cliché négatif.

La gravure n'intervient que pour quelques retouches indispensables et certains détails qui exigent une grande finesse, tels que : échelles cadres, sables, rochers, etc.

Le modelé du terrain est dessiné au pinceau sur une

épreuve des courbes tirée en bleu clair; puis ce lavis est photographié au travers d'une trame et héliogravé.

Les chiffres de population, pour toutes les communes, sont indiqués par un nombre imprimé en rouge (sauf pour la feuille de Paris, où la grande quantité de détails rouges a obligé à les imprimer en noir).

La question des signes conventionnels a fait l'objet d'une étude très minutieuse et très approfondie. On a dû les multiplier, afin de donner satisfaction à tous les Services Publics : ceux-ci comptaient tous, en effet, des représentants parmi les membres de la Commission Centrale des Travaux Géographiques, et ils purent ainsi réclamer, chacun pour son compte, l'insertion dans la carte de tout ce qui les intéressait spécialement. Tous les signes adoptés sont très clairs et très expressifs : malgré leur extrême multiplicité, ils ne nuisent pas à la lisibilité de la carte. Ils n'apparaissent pas au premier coup d'œil, à cause de leur finesse, mais on les découvre sans peine avec un peu d'attention, pourvu que l'on ait, au préalable, consulté le tableau des signes conventionnels, lequel forme une feuille à part, de la dimension des autres feuilles. C'est ainsi qu'on peut distinguer, par exemple, dans les villes et villages, les églises, les mairies, les gendarmeries, les hôpitaux, les lavoirs, les abreuvoirs, les puits, etc.; dans les gares, les halles aux marchandises, les prises d'eau, les dépôts de locomotives, les quais, etc.; sur les côtes et dans les ports, les phares avec leurs différents feux : fixes, à occultation, à éclats; les bateaux-feux balises, bouées, etc., etc. Tous les établissements industriels sont représentés avec un signe différent, selon qu'ils sont mus par l'eau par la vapeur, par l'électricité ; les exploitations minières ont également une grande quantité de signes qui indiquent immédiatement leur nature. Cette clarté et cette grande lisibilité ont été difficiles à obtenir, mais c'est précisément grâce à l'abon-

dance et à la curiosité de tous ces détails que la carte est appelée à avoir un grand succès dans le public. Elle est autant statistique que topographique, et c'est en cela surtout que consiste le progrès réalisé sur ses devancières.

Le nombre total des feuilles sera d'environ 1.100.

Après les neuf feuilles actuellement livrées au public, le Service Géographique doit publier successivement, à des époques qu'on ne peut fixer, même approximativement, un groupe de feuilles dans la région de Nancy, un autre dans les environs de Lyon, un troisième vers Nice, un quatrième vers Perpignan, puis vers Marseille, etc. Le choix de ces divers groupements résulte de l'état d'avancement des levés sur le terrain. Ceux-ci avaient été, dans le principe, exécutés aux environs des places fortes pour des besoins exclusivement militaires, et ce n'est que récemment qu'on a songé à les utiliser pour la nouvelle carte. Il a donc fallu les développer pour les adapter à leur nouvel usage ; les plus anciens ont dû être revisés et mis à jour.

Jusqu'ici, les travaux relatifs à la nouvelle carte n'ont avancé que fort lentement, parce que l'on n'a pas pu encore obtenir des Chambres un crédit spécial en rapport avec l'importance de l'œuvre à réaliser. Il faut dire, en effet, que d'après les prévisions de la sous-commission chargée des études préliminaires, il faudrait une somme d'environ 25 millions, répartie sur une période de trente ans, pour mener à bien cette vaste entreprise. La situation financière du pays n'a pas, jusqu'ici, permis de faire un pareil sacrifice, surtout en faveur d'une carte dont on ne pouvait pas encore présenter de spécimens, et, par conséquent, trop peu connue.

Tout ce qui a été fait jusqu'ici ne l'a été qu'avec les ressources du Service Géographique qui avait, en outre, à assurer sa marche normale. Mais on a tenu à donner à la carte un commencement d'exécution, car on espérait vaincre les dernières hésitations des Chambres, en lançant dans la

circulation un certain nombre de feuilles et en déterminant un mouvement d'opinion en faveur de leur continuation. Il est à souhaiter que le Parlement, maintenant qu'il peut se rendre compte de la valeur exceptionnelle qu'aura la Carte de France au 50.000e, se décide enfin à voter la loi qui affectera à son achèvement une somme suffisante pour permettre de donner satisfaction aussi rapidement que possible à l'attente générale.

(*Annales de Géographie*).

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 12 Décembre 1906

Présidence de M. L. Guitton, vice-président.

Lecture est donnée du procès-verbal de la dernière assemblée générale qui est adopté sans observations.

Avant de procéder au vote pour le renouvellement des membres sortants du Comité, M. le Président consulte l'assemblée sur le mode qui sera employé : scrutin secret, ou vote à mains levées ; personne ne demandant le scrutin secret, il est décidé de voter à mains levées.

Sont réélus membres du Comité :

MM. René Boitier, Joannès Couvert, S. Dechaille, Georges Doublet, Denis Guillot, E. Harou, Charles Jacquemin, Albert Krause, Paul Loiseau.

MM. E. Dupont et F. Vanier sont élus pour compléter le Comité.

M. le Trésorier donne communication du projet de budget pour 1907. Ce projet diffère peu du précédent et si en détail quelques crédits ont été modifiés, l'ensemble reste le même que l'an dernier. Les recettes et les dépenses s'équilibrent à 8,865 francs.

Ce projet de budget est adopté.

M. le Président donne alors la parole à M. Rizzardo Rizzetto, Consul d'Italie, après l'avoir vivement remercié d'avoir favorablement répondu à l'appel de notre Société.

M. Rizzardo Rizzetto remercie M. le Président de son aimable accueil et s'excuse — excuse superflue — de ne point manier la langue française aussi habilement qu'il le désirerait pour se faire bien comprendre.

Sa causerie, dont nous sommes heureux d'offrir un compte-rendu sténographié aux lecteurs de notre Bulletin, est intéressante comme toutes les choses vécues. Sociologue autant qu'economiste, M. Rizzardo Rizzetto a rapporté des observations personnelles, pleines d'aperçus nouveaux, de son long séjour au milieu des colons italiens au Brésil. A l'émotion qui fait trembler sa voix, on sent avec quel cœur il a cherché à surmonter les innombrables difficultés qui assaillent le colon dans ce pays.

L'attention soutenue et les applaudissements répétés de l'assemblée moignent à l'orateur de l'intérêt puissant qu'il a su mettre dans n exposé.

Une série de projections compléta fort heureusement cette conférence.

La séance est levée à 10 heures 1/4.

Séance du Comité du 12 Décembre 1906

A l'issue de l'Assemblée générale, le Comité tient une séance pour tatuer sur l'admission des membres nouveaux dont les noms suivent:

M. Jules Caron,	présenté par MM.	Meura et Savarin.
Rodolphe Pfister,	»	Meura et G. Pfister.
Charles Laisné,	»	Estiguard et Odinet.
Emile Pfister,	»	Meura et G. Pfister.
Georges Tisserand,	»	Lieut.-Colonel Flavigny et Capitaine de Tugny.
Edouard Bailly,	»	Guitton et Favier.
Giannett,	»	Basset et Loiseau.
Rizzardo Rizzetto,	»	Vassia et Loiseau.
lle M.-L. Souilhac,	»	Mlles Kirschbaum et Marie.
M. Ernest Caron,	»	MM. Meura et Boivin.
Paul Baillod,	»	O. Senn et Guitton.

Ces nouveaux membres sont admis.

La séance est levée à 10 heures 45.

Procès-verbal de la Séance du Comité du 9 Janvier 1907

M. Monsallier prend la présidence et l'on procède à l'élection du reau qui donne les résultats suivants :

MM. E. Dupont, président.
E. Favier, vice-président.
Dr G. Dufour, vice-président.
P. Loiseau, secrétaire général.
J. Hubert, secrétaire des séances.
F. Vanier, secrétaire des séances.
Ch. Meura, bibliothécaire.
René Boitier, trésorier.

Le Bureau ainsi composé, M. Monsallier cède la présidence à M. E. Dupont qui remercie le Comité de la marque de confiance qu'il vient de lui donner et l'assure de son entier dévouement.

Le procès-verbal de la précédente réunion est lu et adopté sans modification.

M. le Secrétaire Général donne lecture de la correspondance :

Lettre de M. Lévy, correspondant à Vienne, qui s'est chargé de représenter la Société au cinquantenaire de la Société de Géographie de Vienne.

Lettre de la Direction de l'Enseignement Supérieur de l'Instruction publique de Bruxelles qui, fondant un service d'ethnographie, serait heureuse de connaître les travaux produits par la Société.

Des remerciements sont adressés à Mme Chevalier de Coninck et M. J. de Coninck qui ont offert à la Société différents ouvrages de géographie et de voyages, de la période 1830/1840, remarquables par leurs illustrations et de nombreuses cartes ; à M. Georges Maurer, consul du Paraguay, qui a également offert à la Société un ouvrage fort intéressant sur le Paraguay avec de nombreuses gravures et une carte de ce pays.

La parole est ensuite donnée à M. Guitton, qui communique de très intéressants détails sur Anvers et les travaux actuellement en cours d'exécution et en projets pour en faire un port des plus importants.

M. le Président remercie M. Guitton de ses intéressantes communications.

Ont été admis comme nouveaux membres :

MM. Belot, présenté par MM. Guitton et Loiseau.
Pierre Chariot, » Badoureau et Hubert.

La séance est levée à 10 heures 1/4.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

Voyage en France, 45e série. Région parisienne; IV, Sud-Ouest: Versailles et le Hurepoix, par ARDOUIN-DUMAZET. Paris, 1907, 1 vol. in-12, avec cartes ou croquis.

Voyage en France, 46e série. Région parisienne; V, Nord-Ouest: La Seine de Paris à la mer, Parisis et Vexin français, par ARDOUIN-DUMAZET. Paris, 1907, 1 vol. in-12, avec 17 cartes ou croquis. (Don de l'Auteur.)

Annuaire statistique de la France, 1905, 25e volume, publié par le Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale. Paris, 1906, 1 vol. in-8. (Don de M. le Ministre du Travail.)

Padoue et Vérone (Les Villes d'Art célèbres), par Roger PEYRE. Paris, 1907, 1 vol. in-4, illustré de 128 gravures.

L'Europe et la Question d'Autriche au seuil du XXe siècle, par André CHÉRADAME. Paris, 1906, 1 vol. in-8, accompagné de 6 cartes en noir, de 8 en couleurs et de 4 fac similés de documents.

Aux Indes et au Népal, par le Dr KURT BOECK, traduit par François RICARD. Paris, 1907, 1 vol. in-8, illustré de 58 gravures hors texte, d'après les photographies de l'auteur.

La Région du Guir-Zousfana, par le Lieutt POIRMEUR, du 1er Régiment Etranger. Paris, 1906, 1 broch. in-8, 101 pp. avec 33 figures dans le texte et une carte. (Don du Comité du Maroc.)

Oujda, historique, organisation, commerce. Rapport du Capitaine MANGIN, chef de la Section frontière de la Mission militaire française au Maroc. Paris, 1906, 1 broch. in-8, 64 pp. avec 6 cartes ou gravures. (Don du Comité du Maroc.)

Notes sur Mogador. Documents de la Mission maritime française du Commandant Dyé, par M. E. POBEGUIN, ingénieur. Paris, 1905, 1 broch. in-8, 51 pp. avec 4 gravures. (Don du Comité du Maroc.)

Les Associations agricoles au Maroc, par E. VAFFIER-POLLET. Paris, 1906, 1 broch. in-8, 28 pp. (Don du Comité du Maroc.)

Les conditions d'existence à Tanger. Paris, 1906, 1 broch. in-8, 15 pp. (Don du Comité du Maroc.)

La Mission Buchet (N. O. du Maroc). Rapport sommaire d'ensemble (Extrait du Bulletin du Comité de l'Afrique française) Paris, 1906, 1 broch. in-8, 24 pp. (Don du Comité du Maroc.)

Les Chefferies indigènes de l'Etat Indépendant du Congo et la Réorganisation du Congo français. Rapport présenté au Congrès colonial de Paris, par M. Y.-M. GOBLET, examinateur de l'Institut commercial de Paris. Tours, 1906, 1 broch. in-8, 15 pp. (Don de l'Auteur.)

Question Congolaise. La Cie du Kasai à ses Actionnaires, réponse à ses détracteurs. Bruxelles, 1906, 1 vol. in-8, orné de nombreuses gravures et 2 cartes. (Don de la Cie du Kasai.)

New-York comme je l'ai vu, texte et dessins par Charles HUARD. Paris, 1906, 1 vol. in-8, orné de 140 illustrations hors texte et dans le texte.

Du Mexique au Canada, journal de route en Amérique, par A. MAUFROID. Paris, 1907, 1 vol. in-12.

A travers l'Amérique du Sud, par J. DELEBECQUE. Paris, 1907, 1 volume in-16, avec 3 cartes et 17 illustrations hors texte.

Le Paraguay décrit et illustré. Etude sur le progrès économique du pays, par R. von FISCHER-TREUENFELD, consul général du Paraguay pour le royaume de Saxe. Bruxelles, 1906, 1 vol. in-8, avec 2 cartes et 19 gravures. (Don de M. Georges Maurer, consul du Paraguay.)

Nouvelle notice sur les Iles Kerguelen, possession française, par René-E. BOSSIÈRE. Paris, 1906, 1 broch. in-8, avec cartes et gravures. (Don de l'Auteur.)

Anthologie coloniale, pour faire aimer nos Colonies. Morceaux choisis des Ecrivains français, par Marius-Ary LEBLOND. Paris, 1907, 1 vol. in-16, avec 90 gravures.

La Prospérité des Ports français, par René-E. BOSSIÈRE, ouvrage couronné par la Société Havraise d'Etudes diverses. Havre, 1906, 1 broch. in-8, 118 pp. avec 23 gravures hors texte. (Don de l'Auteur.)

Etude sur l'Elevage du Mouton dans le monde, par René-E. BOSSIÈRE. Paris, 1901, 1 broch. in-8. (Don de l'Auteur.)

Mes Chasses dans les cinq Parties du Monde, par Paul NIEDIECK, traduit de l'allemand par L. ROUSTAN, agrégé de l'Université. Paris, 1907, 1 vol. in-8, orné de 308 gravures dont 33 hors texte d'après les photographies de l'Auteur.

Nouvelle carte de France au 50.000e, dérivée de levés au 10.000e, et au 20.000e, héliogravée et gravée sur zinc, en 8 couleurs : figuré du terrain en courbes relevé par un estompage, 9 feuilles parues : Feuilles XXII-13, Pontoise : — XXII-14, Versailles ; — XXII-15, Rambouillet. XXIII-13, L'Isle-Adam. — XXIII-14, Paris. — XXIII-15, Corbeil. — XXIV-13, Dammartin-en-Goële. — XXIV-14, Lagny — XXIV-15, Brie-Comte-Robert.

Plan du port de Dunkerque et des Travaux d'extension projetés. 1 feuille au 10.000e, 1905. (Don de M. Louis Guitton.)

Atlas Universel de Géographie, par VIVIEN de ST-MARTIN et Franz SCHRADER,
feuille 77 - Etats-Unis (Région du N.-E.) au 3.000.000e.
» 63 - Algérie-Tunisie au 2.500.000e.

Plans de Mogador, Mazagan-Azemmour et Mazagan, trois plans levés en 1905 par la Mission hydrographique du Maroc. (Offerts par le Comité du Maroc.)

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIV[e] Année. - 2[e] Trimestre 1907



HAVRE

AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

131, RUE DE PARIS, 131

1907

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque mois excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs** excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

Un Voyage au Congo Français [1]

MESDAMES, MESSIEURS,

Voulez-vous me permettre, sans rien ajouter aux paroles de M. le Président, d'entrer immédiatement dans le vif du sujet qui, par hasard, prend ce soir peut-être une actualité toute particulière.

Beaucoup d'entre vous, ce matin, en lisant les journaux, ont vu que par accident — un de ces accidents qui se reproduisent de temps à autre, de façon presque périodique — quatre malheureux Européens, agents de factoreries, avaient été pris et mangés par les indigènes. Ce sont de ces accidents qui arrivent quelquefois. On se plaint que les victimes n'aient pas réclamé la protection du Gouvernement, qu'elles aient un peu pressuré les indigènes, c'est vrai; mais cependant le résultat final n'en est pas moins désas-

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 14 Février 1907.

treux au point de vue de notre colonisation. Je crois pouvoir vous démontrer que dans ce Congo français dont on parle, il y aurait encore beaucoup à faire, et qu'il y aurait place pour bien des bonnes volontés.

C'est donc au milieu de ces peuplades anthropophages, comme vous venez de le voir, que je vais vous introduire.

Pénétrant dans le Congo français, nous allons tout à l'heure commencer notre voyage par les côtes, examiner rapidement les populations, puis les divers moyens de transport et les moyens de pénétration. Nous nous dirigerons alors vers l'intérieur avec les pirogues et avec les porteurs; de temps en temps, je vous esquisserai quelques traits de mœurs. Nous regarderons ensemble la nature, la faune et la flore, puis nous entrerons dans les villages de l'intérieur. Alors, si le temps le permet, car si mes projections sont nombreuses, mon programme est également très vaste, nous observerons les populations, les mœurs de ces populations et peut être encore à la fin de cette longue causerie, je vous dirai un mot du fétichisme; mais cela je ne vous le promets pas.

Je ne veux nullement faire de l'éloquence, ni soulever aucun sentiment, patriotique ou autre, ce que je veux est beaucoup plus simple : causer avec vous en ami. J'espère que ce sera le nom que vous pourrez me donner à la fin de cette causerie amicale, de cette conversation. En regardant les images, nous causerons ensemble et si vous le voulez bien nous allons immédiatement commencer.

Dans une ville comme le Havre, je ne vais pas m'arrêter à vous présenter des bateaux. Jetons un simple regard sur ceux qui parcourent tous nos fleuves : bateaux à fond plat, bateaux à quilles; ces derniers n'allaient guère sur l'eau, car s'ils s'avançaient trop loin, ils rencontraient le sable, s'arrêtaient et y restaient. On est revenu aux bateaux à fond plat qui sont d'un usage général sur les fleuves.

Lorsque le soir arrive, le long des rivières, les bateaux s'arrêtent, c'est absolument indispensable. Immédiatement l'équipage du bateau descend sur les rives du fleuve et coupe tout le bois nécessaire pour le chauffage. Le lendemain matin on reprend la marche.

En arrivant à la côte, quelquefois, lorsque le bateau est à l'ancre, les hommes des pirogues s'amusent à jeter des lignes dans l'eau, de façon à pouvoir prendre des requins qui pullulent littéralement, Quand on va au bain, il faut faire extrêmement attention. Vous savez que souvent on a reproché aux blancs de se faire entourer par des noirs afin d'effrayer les requins, précaution jugée cruelle, mais à peu près nécessaire, car on en rencontre des quantités phénoménales.

On tend de plus en plus à remplacer les matelots français par des matelots noirs. C'est ainsi qu'à bord de tous nos paquebots on se sert des noirs pour débarquer, pour aller chercher les passagers, les lettres ou les paquets quelconques.

Les indigènes sur toutes nos rives se servent d'une petite pirogue très légère, construite un peu comme nos périssoires, mais qui a un aspect particulier. On n'a pas tout à fait la place de s'asseoir dedans. Les deux jambes ne pouvant pas tenir, on les met de chaque côté. C'est avec les deux jambes, un peu comme le cavalier, qu'on dirige sa monture, seulement celle ci est un peu plus rétive que notre cheval. Nous nous habituons, cependant tous, Européens, à naviguer ainsi, mais en commençant,c'est un peu comme à bicyclette, on ramasse des pelles. On se sert de pirogues pour débarquer les marchandises. Sur tous les fleuves, dans le Haut-Congo, les indigènes se servent de pirogues spéciales, plus compliquées, à double balancier, qu'on avait déjà signalées comme employées par les indi-

gènes des îles de l'Océanie. Elles sont très ingénieuses et le chavirage est rendu absolument impossible.

Pour aborder, il faut affronter un phénomène tout particulier, le phénomène de la barre, dont vous avez déjà entendu parler, avec ses trois vagues successives, qui vous font souvent chavirer. Un autre accident qui peut arriver quelquefois, c'est d'être happé par un crocodile. On rencontre le crocodile de tous les côtés. Il a des avantages. Comme vous le savez, en Amérique, on se sert de sa peau pour faire des souliers, mais au Congo on n'a pas songé à l'utiliser de cette manière. Les noirs le mangent, peau et viande, c'est plus simple. La peau n'est pas bonne, je puis vous le dire, j'en ai goûté parfois au moment des disettes; mais la queue a un parfum spécial qui peut être agréable pour les dames : elle sent le musc.

En débarquant à Libreville, on peut arriver au palais du gouverneur par chemin de fer. Il y a un Decauville ! Il est bon à signaler, il a 120 mètres de long, c'est déjà quelque chose ! C'est le premier chemin de fer du Congo français. Le gouverneur, M. Gentil, réunit les fonds nécessaires pour nous créer une nouvelle ligne, jusqu'ici il n'y a que celle-là. Il y a quelques vingt ans, on avait apporté un chemin de fer Decauville avec ses rails. On s'en est servi immédiatement à un usage tout particulier. Les ouragans avaient grossi les eaux de la rivière et on ne savait comment les arrêter, alors on employa les rails pour faire des fascines. C'était une utilisation de chemin de fer peu banale.

Nous voici sur la première route du Congo français. Il y en a peu, il faut la signaler. Quelques ponts existent sur les ruisseaux qui se trouvent des deux côtés de la route. Ils commencent à s'effriter, quelques-uns sont presque tombés; on parle de les raccommoder. Cela se fera !

Tout le commerce de l'intérieur, toutes les choses qui

arrivent un peu de tous les côtés, les marchandises diverses, caoutchouc, arachides, tout le bois de l'intérieur, l'ivoire, tout se concentre dans les factoreries, où les noirs affluent pour échanger leurs marchandises. Celles que malheureusement ils préfèrent à toutes les autres, ce sont les eaux-de-vie, l'eau-de-vie allemande surtout; il en vient un peu de tous les côtés, eau-de-vie française, eau-de-vie anglaise; mais le résultat est absolument le même : empoisonner le noir et détruire sa race. Ce n'est pas étonnant au prix où sont les eaux-de-vie des factoreries. On arrive à vendre le litre d'alcool un franc. Il a dû subir par conséquent quelques petites manipulations. On y a ajouté de l'eau, de l'acide sulfurique pas mal, on y a fait infuser du tabac pour lui donner de la couleur et du montant, du piment et encore autre chose. La conclusion est très simple, le noir en meurt, le blanc aussi, bien souvent.

Le long de la côte, les indigènes s'en vont portant des paquets sur la tête, les femmes ayant, grâce à cette habitude de porter toujours leurs fardeaux ainsi, une allure beaucoup plus belle que celle de certaines femmes qu'on peut rencontrer dans beaucoup de nos villes.

Je vais vous présenter au hasard quelques marchands et quelques scènes que j'ai prises avec mon détective.

Un marchand de coroso qui débite ses petites tranches de fruits à qui veut les acheter. Ici les vieilles s'en mêlent. Les jeunes filles sont là sur le bord du chemin, joignant leur propre grâce aux beaux fruits qu'elles présentent, des mangues qu'elles apportent et qu'elles vendent; c'est un fruit des plus estimés.

Pendant que les jeunes sont là, vendant, travaillant, offrant leurs produits divers, celles qui sont beaucoup plus riches se tiennent tranquillement, regardant, passant le temps en causant. Encore vêtues à la mode d'autrefois, avec le bonnet de jadis, ayant des anneaux, des bracelets

aux mains, aux pieds, car on ne se contente pas d'en mettre aux mains. Ce sont d'énormes bracelets d'ivoire.

Voici encore une jeune fille. Elle se trouvait là le jour où je passais près du grand latanier que vous voyez. Elle était très étonnée de me voir, cela l'amusait, elle souriait de son beau sourire, montrant ses dents blanches, et je la photographiai.

La race qui défile maintenant représente le type des femmes qui sont beaucoup plus remarquables que celles de l'intérieur, par leur façon de se soigner et souvent aussi par leurs formes sculpturales. Ce type n'offre pas d'autre intérêt que celui de passer assez rapidement sous vos yeux.

Tantôt, c'est la femme à la porte de sa case ou un musicien avec un théorbe à sept cordes qui joue un air d'autrefois, plus ou moins mélancolique. S'il ne charme pas les autres, il se charme lui-même. C'est déjà beau pour un musicien, cela n'arrive pas toujours. Devenant un peu plus vieilles et plus civilisées, ces dames adoptent, de façon presque définitive, nos costumes européens d'antan. Ce n'est pas à la mode d'aujourd'hui, peut-être pas à celle d'hier; mais enfin il faut le temps aux modes pour arriver. Puis sur le bord du chemin, en voilà une autre. une femme qui vend quelques œufs que l'on peut se procurer là-bas à trois pour dix sous. C'est un prix presque établi. Aux passants elle fait des offres de service, et suivant l'usage de tous les vendeurs, si l'on achète, elle vous remercie, si l'on n'achète pas, elle ne vous dit pas précisément merci.

Cette femme que je vous présente est une des dernières descendantes du roi Denis, qui, en 1843, céda son pays à la France; elle est venue dans nos Missions et c'est le type le plus parfait de sa race. Les femmes qui appartiennent aux familles véritablement princières du pays restent habituellement à la porte de leur case. Lorsqu'elles sont ensemble ces dames s'habillent, comme vous le voyez. Cette

race presque toute entière est civilisée. Vivant ensemble, passent leur journée à causer, elles n'ont pas grand chose à faire, et elles préfèrent se livrer à un plaisir goûté dans d'autres endroits qu'au Congo, c'est-à-dire à des conversations qui durent des journées entières. Arrivées à un certain âge, peu à peu, lorsque des ans l'irréparable outrage les a atteintes, les charmes printaniers que vous avez pu admirer se sont successivement envolés, il ne leur reste pas grand chose, seulement la douce mélancolie de la vieillesse et le charme tout particulier que vous voyez.

Nous avons vu les habitants, un mot maintenant de leurs cases. En voici une, les gens au milieu, occupés tous à des travaux différents. La case est en bambou, bien faite, de façon à ce que l'air circule admirablement, une large vérandah, quelques fenêtres, un lit, parfois une chaise longue, une table boiteuse.

Dans les villages, le soir et même bien souvent dans la journée, pour se réjouir, que faire de mieux que de danser, d'esquisser un pas de danse. Ces messieurs et ces dames se livrent à leur plaisir favori. On danse le matin, on danse à midi, on danse le soir, la nuit aussi.

Pour administrer une grande partie du Congo, on a dû avoir recours aux milices indigènes. Près de Libreville, on a bâti des casernes, modestes encore et un peu élémentaires cependant, c'est le Génie qui s'en est chargé.

Là, c'est la case du commandant. Nous allons voir la case des soldats, qui offre comme vous le voyez, une architecture quelque peu rudimentaire. Les soldats sont à la porte. Quand une case est trop sale, c'est bien simple, on y met le feu et elle est nettoyée tout de suite, le feu purifie tout. On la rebâtit en un ou deux jours. Il est facile d'être propriétaire et locataire là-bas. Les soldats miliciens sénégalais sont connus un peu partout, c'est grâce à eux que nous pouvons tenir un peu cette colonie.

Après avoir salué la force armée, nous revenons au palais du gouverneur, bâti à grands frais, avec des briques, de la pierre, de la chaux, matériaux importés de la métropole. C'est une des rares maisons confortables qu'on peut trouver à Libreville. Les maisons des fonctionnaires sont plus simples, comme il convient d'ailleurs; on ne peut pas se loger comme le grand chef!

Ici, la maison du directeur de l'imprimerie. Elle est couverte en simple paille, c'est plus frais en été, et bâtie à claire-voie.

Revenons vers la Mission, aux petits enfants qui vont à l'école. Ce sont de petits écoliers riches, fils de mahométans qui viennent des villes de la côte, car à Libreville toutes les races se mêlent, sont confondues. Ils viennent vers nous pour pénétrer les mystères de l'alphabet. Nous exigeons qu'ils soient vêtus de la tête aux pieds. Les voilà qui se dirigent vers la mission Sainte-Marie de Libreville et nous allons nous y rendre également.

Voici les bâtiments de Sainte-Marie de Libreville qui passent devant vos yeux. Ils ont été construits il y a quelques années avec des matériaux pris tous dans le pays. Ce sont des pierres travaillées avec l'aide de nos enfants, sans le secours d'aucun ouvrier européen (nous les moralisons par le travail). Nous apprenons toutes sortes de métiers. comme il faut bien le faire, hélas, de temps en temps. Non seulement avec nos enfants nous faisons les tailleurs, les menuisiers, mais une quantité d'autres choses que j'avais oublié d'apprendre étant jeune. Nous faisons même nos cultures. Vous pouvez voir ces longues allées de mangues qui se prolongent pendant des kilomètres et qui servent aux repas de nos enfants ainsi que d'abri contre la chaleur. abri qui est bien nécessaire dans ces pays équatoriaux.

Voici maintenant une petite fille qui s'en va vers l'école des sœurs. C'est une des petites monitrices qui va diriger

la danse avec le tambour de basque qu'elle porte sous son bras.

Ayant vu la maison des pères. nous arrivons vers la maison des sœurs, beaucoup plus confortable. Même en pays sauvage, nous savons soigner les dames. Nous leur avons bâti la maison que vous voyez là. Devant il y a un champ d'ananas.

Après avoir vu la Mission de la côte, nous allons commencer notre voyage vers l'intérieur avec nos moyens d'exploration. Il y a quelque temps, on pouvait voyager à cheval, on avait introduit, surtout dans le sud, quelques chevaux, d'abord cinq ou six, c'était l'œuvre d'un négociant. On en avait déjà introduit avant lui, mais ils résistaient mal à la mouche tsé-tsé qui décime tous ces pauvres animaux et qui en avait interdit l'entrée. Voyant que ce négociant réussissait, le Gouvernement a demandé à acheter les chevaux pour monter la cavalerie du nord; mais à partir du moment où les chevaux sont devenus budgétivores, ce fut leur mort.

Pour voyager, voici une route. Il ne faut pas s'attendre à en trouver comme celles d'Europe. D'abord, quand il y a une rivière, si l'eau ne monte pas plus haut que le genou, les noirs l'adoptent invariablement comme grande route. Ils n'ont pas besoin de couper les branches avec un sabre et c'est plus rafraichissant aussi. On s'avance ainsi le long de la rivière. On peut marcher de cette façon, les noirs suivent ou précèdent, portant chacun leur paquet.

Dans la partie inférieure de notre colonie, dans le Congo sud, on a pu dompter et dresser quelques bœufs. Ce sont des animaux lents, comme ceux des rois francs dont parle Boileau. L'animal va doucement, un peu comme il veut, beaucoup comme on ne veut pas, et s'il arrive qu'il rencontre ou sent un de ses congénères, il a un attrait invincible pour l'aller retrouver et une répugnance très marquée

pour son cavalier. Il s'en débarrasse, se sauve et le laisse dans une situation très désavantageuse. Alors pour parer à cet inconvénient, un de nos Pères, constructeur émérite, avait imaginé d'ajuster à son tricycle ou à sa bicyclette, une voile. C'est un procédé que je vous recommande. De quelque côté que vient tourner le vent, on y tourne son aile, on ne pédale pas du tout. C'est un moyen infaillible que je recommande à tout novice pour ramasser des pelles; mais cela n'a pas beaucoup d'importance, car on ne se fait pas grand mal en tombant sur le sable et on est quitte pour recommencer. Puis quand on est passé maitre, ce qui arrive, avec un vent alizé on va extrêmement vite. On a une sensation de vitesse qui vaut presque celle de l'automobile.

Pour aller dans l'intérieur, on ne peut pas songer à s'encombrer d'une foule d'impedimenta, à emporter des viandes de conserve ou de la farine en boîtes. Il est plus simple de s'habituer à la nourriture du pays, la farine de bananes ou encore la farine de manioc. En France, on la mange sous forme de tapioca, mais au Congo ce n'est pas la même chose. La farine de manioc est pétrie par les noirs avec leurs mains et réduite en une espèce de gâteau que l'on met dans l'eau pour en extraire l'acide cyanhydrique. Cela constitue des bâtons de manioc, c'est la nourriture des blancs et des indigènes. Ces derniers ne s'en plaignent pas; les blancs n'y étant pas habitués dès l'enfance s'en plaignent, mais avec une certaine habitude, on arrive à la supporter. Pour ma part, je m'en suis félicité beaucoup vers la dixième année. Cela promet à ceux qui voudront se fixer au Congo.

Nous n'avons pris notre pirogue, je vous l'ai dit tout à l'heure, que pour aller dans l'intérieur. Pour aller en pirogue, la question est bien simple, on va d'abord dans une forêt couper un arbre, de façon à se faire une embar-

ation soi-même. Ces pirogues sont à fond plat, très légères, on peut les porter, leur faire franchir des rapides. La pirogue ordinaire de voyage, celle que je prenais habituellement et qu'on prend quand on veut faire d'assez longs voyages, a ordinairement de 12 à 15 rameurs. Il faut faire très attention, car ces pirogues sont peu stables, elles ont de 14 à 15 mètres de long sur 60 à 70 centimètres de large. On file très vite. Dans les commencements, quand les blancs viennent avec nous, ils restent au fond comme des paquets, les noirs leur recommandant de ne pas bouger. Puis on arrive à se mettre à l'arrière, à pouvoir causer, remuer. Il m'est arrivé dans mes voyages d'être accompagné par quelques dames, soit des femmes d'explorateurs ou de fonctionnaires, soit de nos sœurs. Elles se mettaient au fond et avaient soin de ne pas trop se retourner; c'était quelquefois difficile. Les noirs étaient contents d'avoir une de ces dames avec eux, cela leur servait beaucoup. Vous ne sauriez jamais pourquoi, c'est assez difficile à deviner. C'est que ces pirogues, très peu au-dessus de l'eau, embarquent énormément, et alors il faut toujours qu'un des enfants ait à la main une espèce d'écope pour enlever l'eau et la rejeter dans le fleuve. « Quand tu as une dame avec toi, me disait un des noirs, c'est elle qui prend toute l'eau dans ses robes, c'est tout avantage. »

Dans cette équipe que l'on se forme ainsi, on a soin d'avoir toujours les mêmes hommes, de façon à pouvoir se fier à eux.

Il y avait deux petits enfants qui m'accompagnaient toujours, Félix et Charles. Pendant une dizaine d'années, ils m'ont suivi dans toutes les explorations que j'ai faites. Le grand, Charles, me servait de cuisinier. En fait de cuisine, il n'en savait pas long, car tout ce qu'il savait c'est moi qui le lui avais appris, et je ne sais pas grand chose. Il savait surtout manger ce que je lui laissais. Félix était

mieux. C'est un petit indigène que j'avais pris dans son village, il était remarquablement intelligent. Lorsque je le pris, il y a une dizaine d'années, il ne parlait absolument que sa langue. Une fois arrivé à la mission, quand il sut les quatre premières langues indigènes, il apprit le français, puis l'anglais, pour s'amuser. Il apprit aussi l'allemand afin de pouvoir servir d'interprète. Comme nous avions beaucoup d'Espagnols, il apprit l'espagnol. Il comprenait le portugais et il apprit également quelques mots d'italien. Il a 16 ans 1/2 et parle quatorze langues, c'est déjà gentil !

Le long du fleuve, on rencontre quelques cases d'indigènes ; presque partout, ceux-ci, afin d'échapper à l'impôt qui pressure ceux qui sont sur les bords, se sont réfugiés dans l'intérieur. Ils reviennent au moment de la saison de la chasse ou de la pêche, c'est-à-dire lorsque les eaux sont basses ; ils prennent une quantité de poissons qu'ils mettent avec eux dans les petites cases élevées près de la rivière. C'est également dans ces cases que nous trouvons un asile pour nous loger quand nous allons dans l'intérieur. Elles ne sont pas très grandes, 2 mètres de long sur 1 m. 50 de large.

On invite le propriétaire à passer dans la case à côté ; il vous cède sa case, contenant et contenu. Le contenu est considérable, non pas en meubles, mais comme c'est généralement là que l'on met le poisson, il y a une quantité d'habitants, comme d'ailleurs dans tous les villages noirs que nous rencontrons. Nous leur avons fait, nous autres, une quantité de cadeaux, sans parler des marchandises et des maladies, nous leur avons apporté les rats, le vulgaire rat gris et le rat noir aussi par-dessus le marché. Cela ne leur a pas fait plaisir, à nous non plus. Lorsque le soir, quand on dort, on sent un petit grignotement au bout des doigts des mains, ou sur la figure, quatre petites pattes qui se

promènent, cela vous donne une impression de froid tout à fait désagréable. C'est de ces cases qu'on peut assister, le soir, à des couchers de soleil splendides.

Parfois, au lieu de s'arrêter dans un village, on s'arrête sur un banc de sable, sur les bords de la rivière; le spectacle et la poésie sont peut-être plus grands, mais le confortable l'est un peu moins. On installe sa tente, quand on en a, pour s'abriter de la rosée, on passe la soirée à causer avec ses rameurs en regardant le fleuve qui s'en va vers la mer, et le lendemain on reprend sa route. Quelquefois les canots ne peuvent pas franchir les rapides par eux-mêmes. On fait alors appel aux gens du village voisin, qui se jettent tous dans l'eau, joyeusement, débarquent toutes les marchandises, et vont les transporter de l'autre côté. On continue alors sa marche. Lorsqu'on fait des voyages dans l'intérieur, il faut s'attendre à ces péripéties et répéter ce manège quelquefois six fois par jour. Il faut faire passer les bagages de l'autre côté et recommencer, c'est quelquefois un peu ennuyeux. C'est que ces rapides ne peuvent pas se franchir très aisément. Il y a un rapide devant la mission que j'ai fondée, un petit rapide que je descendais deux fois par jour; je remontais par le sentier, uniquement pour le plaisir de le redescendre. C'est une sensation de vitesse très agréable. Mais il faut faire attention, car il y a des rochers au milieu et quand la pirogue arrive dessus, elle tourne et ceux qui sont dedans aussi; mais quand on est un peu exercé, c'est très amusant de descendre avec cette rapidité. Tous ces rapides sont très variés. Ce fleuve est excessivement resserré, pris de chaque côté entre des murailles tapissées de toutes sortes de plantes, il se précipite avec une rapidité inconcevable.

Quand la rivière n'est plus navigable, il faut bien la laisser et prendre la route de terre. On confie la pirogue à un chef de village, puis on commence son chemin. Ces che-

mins de terre sont ordinairement défendus, parce que les indigènes d'une tribu qui ne sont pas en bon accord avec une autre tribu n'aiment pas à montrer où il faut passer, et la route n'est pas précisément facile. Nous avons quitté la rivière pour prendre la route de terre que vous voyez là où les enfants commencent à monter et qui va de l'autre côté. Il faut monter au milieu de ces racines de palétuviers qui obstruent le chemin pendant plusieurs kilomètres. C'est un passage que j'ai eu du mal à franchir. Lorsque nous avons amené les sœurs blanches dans notre dernière mission, j'en avais pris avec moi, et pour franchir ces quatre kilomètres, nous avons mis deux jours. Elles avaient oublié d'apprendre la gymnastique étant jeunes; c'est une bonne chose qu'on apprend maintenant aux jeunes filles. Nous nous sommes résolus quand on a vu qu'on n'avançait pas à envelopper chaque sœur dans une couverture; on les attachait par les pieds, par les mains et on les portait comme des paquets, parfois les pieds en l'air, peu importait. Je promets aux dames qui voudront venir me voir l'année prochaine d'user du même procédé, à moins qu'elles ne soient très fortes en gymnastique.

Lorsqu'une rivière est torrentueuse et très profonde, on la traverse d'une façon bien simple. Les indigènes coupent un arbre et le font tomber en travers. Malheureusement, c'est un pont très branlant, pas très large, puis cela manque absolument de garde-fou ; c'est un ensemble de circonstances qui prédisposent à tomber. Les noirs passent avec les plus grandes précautions, et quand ce sont les blancs qui passent, ils passent comme ils peuvent. Il vaut mieux trouver des ponts de lianes qui ont quelquefois 80 mètres de long et qui sont construits avec un certain art par les indigènes qui arrivent ainsi à jeter ces immenses ponts de lianes d'une rive à une autre. Lorsque le vent souffle, on est balancé avec le pont, cela vous donne l'illusion du ber-

·eau qui, dans notre enfance, était balancé par notre naman ; mais le charme n'est pas le même et on n'est pas balancé aussi doucement.

Quand on arrive dans un village de l'intérieur, il faut, pour avoir des guides, s'adresser aux indigènes, et je n'ai jamais rencontré de difficultés bien sérieuses avec eux. Si on est fidèle à ses promesses ou si on ne les tient pas, la réputation est vite faite : on est un bon blanc ou un mauvais blanc. Mais si on est un mauvais blanc, on ne trouve pas de guides. On s'adresse donc aux gens et on palabre pendant longtemps. Il faut surtout avoir recours à des guides connaissant bien les tribus de l'intérieur.

Une fois muni de guides et de porteurs, on va à travers des chemins frayés, soit à la hache, soit au couteau. Nos hommes s'en vont ainsi, en longues théories, suivant que l'on a cinq, six, huit ou dix hommes, tout dépend de ce que l'on a à porter. Ils s'en vont chantant doucement, se suivant l'un l'autre et marchant des journées entières. On part en général le matin vers six heures, on s'arrête un peu à midi, puis on recommence à marcher jusqu'à vers trois heures. La charge moyenne d'un homme est de 30 kilos, avec cela il peut marcher dix heures par jour. Lorsque dans un village on a un nombre insuffisant d'hommes, on recrute des femmes comme porteuses. Elles sont bonnes pour bien des raisons. Une des premières, c'est qu'un porteur porte 30 kilos, alors qu'une porteuse en porte 60, c'est un avantage. De plus, en arrivant au village, tandis que les hommes ne font plus rien, la femme part, va chercher de l'eau, des vivres, allume le feu, nettoie la marmite, pas souvent, fait cuire le repas du soir, et s'occupe encore à une quantité d'autres choses. Quand vient le moment de la paie, les hommes réclament toujours, les femmes jamais. Dans le Congo nord, les femmes sont faciles à conduire, beaucoup plus que les hommes.

Ordinairement, dans un village, il faut s'adresser au chef. Celui-ci, dont je vous présente le portrait, est un des chefs qui venaient avec moi comme chefs de porteurs, un brave d'ailleurs qui m'égayait, écartant les obstacles, racontant toutes sortes d'histoires sur les traditions, un excellent homme d'un physique avantageux. Il avait presque toujours, dans ses voyages, sa femme qui était fidèle et qui l'aimait bien, c'est une grande qualité. Elle marchait tout près de nous, le soir elle me faisait la cuisine, bref, tout-à-fait une brave femme, je n'ai pas dit une jolie femme.

Dans les forêts, la vue de la flore est quelquefois très belle. Voici un dracoena presque pareil à ceux que vous connaissez. Une belle plante que nous cultivons en France dans des pots et qui atteint quelquefois 2 m. 50 chez nous. On s'extasie alors, on la fait admirer à ses voisins. Là-bas pour trouver beau un dracoena, il faut qu'il ait 30 mètres avec des grappes de fleurs de 2 m. 50, qui sentent bon, et lorsqu'on en a autour de sa case, on les fait admirer.

Quand on peut rencontrer des singes pour le repas du soir, c'est bon et bien préférable à une boite de corned-beef, lequel depuis les récentes histoires d'Amérique a une réputation avariée ; mieux vaut avoir affaire à un singe, même à une mère singe avec ses petits. Le petit est plus tendre que la mère, ce n'est pas peu dire. Le soir venu, si l'on a eu la chance d'en abattre une, on la donne à ses hommes, mais on a eu soin de garder les bons morceaux pour soi, c'est-à-dire les petits. On les fait rôtir dans leur peau, c'est délicieux. Il faut considérer beaucoup l'âge dans les animaux, les vieux sont toujours un peu coriaces, les jeunes le sont moins.

En arrivant dans la montagne, le spectacle change étrangement. Je vais vous en montrer quelques échantillons. On peut trouver de vastes troupeaux d'éléphants comme ceux-ci. C'est un dessin d'après nature, car toutes les fois que je

me suis trouvé en face d'un éléphant, j'ai plutôt pris mon fusil que mon appareil photographique. L'éléphant n'est pas méchant, mais quand on l'attaque il se défend, c'est naturel. On l'attaque toujours, il a le malheur de porter deux défenses d'ivoire d'une valeur considérable, et aussi comme on a toujours sa troupe à nourrir on est content de lui donner de la viande. Quand on veut tuer l'éléphant, la façon la plus simple est de se mettre tout près, et dès que l'animal est signalé, qu'il arrive à quatre ou cinq mètres, on lui tire une balle dans l'œil. On tâche de ne pas le manquer, car lorsqu'on le manque, il ne vous manque pas. J'ai eu le regret de perdre un de mes compagnons de cette manière. C'était un Anglais, la cartouche de son Remington n'a pu partir, le mécanisme s'étant faussé, et l'éléphant lui a enfoncé ses défenses dans la poitrine. J'étais derrière et je ne pouvais pas tirer. Dans l'intérieur on fait de grandes chasses à l'éléphant. Les noirs de plusieurs villages se réunissent et font de grandes tueries. Ils arrivent à avoir ainsi une grande quantité de défenses qu'ils vont porter dans les factoreries. Elles ont un prix considérable : une défense pesant 35 kilos vaut 700 francs. Les éléphants vivent en troupeaux. Dès qu'ils sont signalés, ils sont entourés par des lianes et des arbres tenant ensemble, de façon à déterminer une première enceinte, enceinte quelquefois excessivement grande qui a 2 à 3 lieues carrées. Les éléphants sont là au milieu et ils ne s'en doutent pas du tout. La barrière se resserre de plus en plus, les arbres sont attachés de plus en plus près; le troupeau finit par être cerné dans un petit espace. C'est un pays tout entier qui l'entoure. On monte dans les arbres, on donne l'eau empoisonnée aux éléphants et tous les animaux succombent les uns après les autres, c'est une tuerie, tout le monde y vient; on a de la viande, on en fait sécher, on en mange, on en garde.

Les deux plus belles défenses, sinon les plus belles qu'on puisse voir et que j'aie pu trouver jusqu'ici, ont été transportées à Zanzibar, et de là en France au musée de Lyon. Ce sont des défenses de 2 m. 10 et qui pèsent près de 90 kil. chacune. L'animal qui les portait devait avoir une belle taille.

Revenons dans la forêt. On rencontre quelquefois des spectacles d'une beauté comparable à ceux qu'on peut voir en Suisse ou dans les Pyrénées. Voici, par exemple, une chute de 700 mètres de haut ; c'est un des plus beaux spectacles que j'aie jamais vus. J'ai photographié cette chute de loin, au milieu des rochers ; malheureusement, il n'y a point de comparaison. Lorsque nous l'avons prise, les indigènes eux-mêmes l'admiraient à cause d'un arc-en-ciel qui était au milieu de ses eaux ; c'était magnifique.

(A suivre) HENRI TRILLES

LE CHEMIN DE FER DE KONIA-BAGDAD[1]

Bagdad ! Ces deux syllabes orientales évoquent tout un passé de puissance et de gloire, celui de l'antique Califat, de ses armées et de ses marchands, de ses palais et de ses mosquées, de ses richesses et de ses plaisirs. Cet empire fastueux, ruiné définitivement, après une lente décadence, par l'invasion mongole de Tamerlan, n'est plus aujourd'hui qu'un souvenir historique et la cité poétique d'Haroun al Raschid, devenue le simple chef-lieu d'un vilayet turc, végète sans espoir dans un pays désolé.

Depuis quelques années, cependant, on parle beaucoup de Bagdad, son nom revient sans cesse sous la plume des géographes, dans les discours des diplomates; il s'étale dans les grandes revues et dans les graves journaux Il ne s'agit plus, maintenant, de ressusciter le passé, de lire dans les ruines l'histoire des civilisations mortes ; il s'agit d'un problème utilitaire et moderne, d'un long et coûteux rail à établir du Bosphore au golfe Persique, de Scutari au Chatt-el-Arab, pour réunir par la voie la plus directe et la plus rapide l'Europe à la Perse et aux Indes. Le chemin de fer de Bagdad, tirant son nom du centre principal qu'il doit desservir, est actuellement à l'ordre du jour ; la question a fait déjà couler des flots d'encre, il est permis d'espérer que, pour l'instant du moins, elle ne risque pas de fausser le concert des peuples, cependant, de son fait, l'Asie Mineure est devenue un des points sensibles de la politique internationale et les problèmes diplomatiques, économiques et

(1) Communication faite au Comité de la Société le 15 Mai 1907.

financiers qu'elle soulève sont de ceux qui s'imposent à l'attention.

L'Asie Mineure, depuis la plus haute antiquité, a toujours été un lieu de transit, et de transit intense, non seulement pour les marchandises et pour les hommes, mais aussi pour les idées philosophiques, artistiques et même religieuses. Elle est en effet, par sa situation géographique, un véritable bras tendu entre l'Asie et l'Europe : à quoi bon, d'ailleurs, citer tous les mouvements de peuples dont elle fut le théâtre !

A vrai dire,depuis la destruction violente ou la décadence progressive des grands empires qui firent sa gloire, notamment de ceux qui occupèrent les vallées de l'Euphrate et du Tigre, ces migrations ont singulièrement perdu de leur intensité.

L'Asie Mineure actuelle est, comparativement à sa vaste superficie, très peu habitée : la population ne réside que sur les bords de la Méditerranée, de l'Archipel et de la Mer Noire. De l'isthme de Suez au Caucase, la côte asiatique est bordée à une distance assez rapprochée et presque sans solution de continuité par des montagnes d'inégale hauteur. Entre elles et la mer, la population est dense ; au delà, ce sont des terres peu habitées, comme le plateau d'Anatolie, ou même absolument désertes comme le Badiet es Cham dont les solitudes pierreuses s'étendent à l'infini dans l'arrière pays de Syrie. En sorte que l'on peut comparer l'Asie Mineure à une étroite bande, à un isthme peuplé épousant la forme de la côte depuis l'Egypte jusqu'à la Transcaucasie, isthme baigné d'un côté par les flots de la mer et limité de l'autre par les dunes du désert. L'accès du pays se fait, du côté de la mer, par des ports dénommés Echelles, du côté des sables par des lieux d'accès dénommés Bazars, et à chaque port de mer, à chaque Echelle correspond un port du désert, un Bazar. C'est ainsi qu'à Jaffa, échelle,

correspond Jérusalem, bazar ; à Beyrouth, Damas ; à Antioche et à Laodicée, Alep ; à Alexandrette, Kaisarieh ; à Adalia, Konia ; à Smyrne, Aïdin ; à Moudania, Brousse ; à Trébizonde, Sivas.

Aussi les premières voies ferrées créées en Turquie d'Asie furent-elles des voies d'intérêt local ou tout au moins régional, destinées à unir chaque échelle au bazar qui lui correspond. C'est ainsi que l'on eut le Jaffa-Jérusalem, le le Beyrouth-Damas, le Mersina-Adana, le Smyrne-Aïdin, le Smyrne-Cassaba, le Moudania-Brousse. Les marchandises apportées de Mésopotamie ou d'Arménie par de longues et indolentes caravanes, débarquent dans les bazars, se chargent dans les wagons des compagnies de chemins de fer et se rendent dans les ports de la côte où elles trouvent les navires anglais ou français, allemands ou autrichiens, grecs ou italiens qui les distribueront en Europe.

Ces petites lignes ne mènent pas loin. La plus longue, Smyrne-Kassaba-Assioum-Karahissar a 320 milles, — Mersina-Adana, 40 milles. — Moudania-Brousse n'a pas 25 milles. Ce sont, répétons-le, des lignes strictement régionales.

L'Asie Mineure étant, par sa constitution géographique, le chemin le plus court d'Europe en Asie, il devait inévitablement venir à l'esprit des ingénieurs d'y établir un de ces grands railways transcontinentaux à la contruction desquels les peuples modernes s'attachent à l'envi, tant pour la mise en valeur de leurs possessions que pour l'écoulement de leurs produits métallurgiques, tant pour la rémunération de leurs capitaux que pour l'expansion de leur puissance mondiale. Effectivement l'idée première du *petit transasiatique,* du *transmésopotamien,* remonte à l'époque même où la nouvelle industrie des chemins de fer entra dans le domaine de la pratique.

Avant la percée de l'Isthme de Suez et avant les projets

grandioses de rail direct entre le Bosphore et le golfe Persique, le transit Europe-Indes suivait généralement la route de l'Oronte,qui de fait, était de beaucoup la plus pratique : l'échelle d'Antioche et le bazar d'Alep ouvraient la voie. qui gagnait ensuite les fleuves dont les lentes caravanes suivaient pas à pas le cours.

Dès 1830, tout au début de l'application de la vapeur aux transports, l'anglais Chesney conçut le projet de moderniser la route de l'Oronte. Il voulait créer un port à Suediah, l'ancienne Seleucie, Antioche s'ensablant de plus en plus dans le sable des alluvions. De là, le rail, courant entre la côte et l'Euphrate, vià Alep, eût atteint le fleuve dont on devait améliorer la navigabilité jusqu'au Chatt-el-Arab.

Cinquante ans durant, le gouvernement britannique caressa ce projet, qui abrégeait la route des Indes et augmentait son prestige auprès de la Porte.Ce fut même pour garder jalousement le contrôle du bas Oronte que les Anglais s'installèrent à Chypre, dont la pointe orientale vise Suediah.Mais lorsque,grâce à une défaillance de notre politique étrangère, le Canal de Suez, nominalement international, fut devenu en réalité un pertuis anglais, ils se désintéressèrent peu à peu de la route de l'Oronte et leur politique semble avoir à son tour été singulièrement en défaut, car abandonner un tracé que la nature même des lieux indiquait aux ingénieurs, c'était tenter les puissances rivales, c'était leur laisser le champ libre. L'Allemagne ne manqua pas une si belle occasion : de suite elle entra en jeu.

Depuis très longtemps l'Allemagne s'emploie de son mieux à s'installer, ou tout au moins à exercer une influence de plus en plus efficace en Turquie. Sans doute les rapports germano turcs n'ont pas toujours été aussi cordiaux qu'ils le sont aujourd'hui ; néanmoins on voit très bien, dans le passé, se dessiner les premiers projets de

main-mise allemande sur la politique du Sultan : la Turquie a été la première étape de la fameuse marche vers l'Orient, *drang nach Osten* qui devint à la fin du XIXe siècle une des idées fixes de l'empereur et de ses conseillers.

Dès l'année 1871, l'ingénieur allemand von Pressel avait conçu le dessein audacieux de relier, non plus le golfe d'Alexandrette et l'Oronte à Bagdad-Bassorah, mais Scutari même au golfe Persique. Ses plans, très bien conçus, établissaient ainsi le parcours : on longeait d'abord le golfe d'Ismid, on montait assez aisément jusqu'à Eski-Chehir puis on atteignait Angora, de là Sivas, le haut Euphrate, puis Kharpout, Diarbekir et Mossoul, d'où l'on gagnait sans peine le golfe Persique. Ce trajet, dans sa partie septentrionale, épouse étape par étape la route des caravanes arméniennes dans leurs courses vers Smyrne ; il suit d'ailleurs en totalité la voie télégraphique actuelle, et présente le grand avantage d'être le plus court et le moins coûteux ; c'est celui que l'on dénomme tracé du Nord. Sans retard les Turcs se mirent à l'œuvre, car ce projet, bien qu'il fût d'origine allemande, devait être exécuté par le gouvernement Ottoman.

D'Haïdar-Pacha, faubourg sud-est de Scutari, à Ismid, 92 kilomètres de rails furent vite posés. On était en terrain plat, les travaux d'art pouvaient être aisément évités, dans ces conditions la célérité était de rigueur. Mais dès qu'il s'agit de quitter la côte basse pour gravir les pentes assez rudes qui accèdent à Eski-Cheir, les Turcs s'arrêtèrent essoufflés : leur politique intérieure et extérieure plus que jamais agitée, leurs embarras financiers, les rivalités ardentes des puissances européennes s'opposèrent à toute nouvelle marche en avant : Ismid fut provisoirement le terminus de la voie qui rêvait d'aboutir au Chatt-el-Arab, et même en 1880 le gouvernement, peu apte à créer et à gérer par lui-même des lignes de chemins de fer, céda le tronçon Haïdar-

Ismid à une compagnie anglaise. En 1888, après que l'Angleterre, satisfaite d'avoir obtenu le contrôle du canal de Suez, eut abandonné imprudemment le projet Suediah-Bagdad, l'Allemagne entra hardiment en jeu et posa un pied solide sur le sol de l'Asie Mineure. C'est cette année-là, en effet, que discrètement couvertes du nom d'un certain M. Kaulla, la *Deutsche-Bank* et la *Wurttembergische-Verein-Bank* rachetèrent le petit tronçon Haïdar-Pacha Ismid. Le consortium obtenait en outre la licence de pousser la voie jusqu'à Angora, moyennant une garantie kilométrique de 15.000 fr. Et enfin promesse était faite pour l'avenir de la concession d'un nouveau tronçon s'amorçant à Angora et se déroulant par Sivas jusqu'au golfe Persique.

Les Allemands se mirent vite à l'œuvre. En 1889, les premiers coups de pioche furent donnés. En 1891, la voie était construite sur un parcours de 300 kilomètres. En 1893, elle atteignait Angora. Mais alors, pour éviter l'opposition de la Russie, qui fronçait le sourcil en voyant la voie nouvelle contourner d'assez près le rivage sud de la Mer Noire et constituer comme une sorte de chemin de ronde, facilitant singulièrement la mobilisation turque en cas de complications arméniennes et menaçant par suite ses possessions nouvelles de Transcaucasie, on s'arrêta là. La *Société ottomane des chemins de fer d'Anatolie*, émanation directe de la *Deutsche-Bank* et de la *Wurttembergische-Verein-Bank* obtint, en remplacement de la concession Angora-Sivas, une concession nouvelle déterminant par Kaisarieh le passage de la voie ferrée. Puis, sous le prétexte diplomatique que ce tracé était trop dispendieux, mais en réalité, toujours par égard aux réclamations russes, l'on modifia à nouveau la direction du rail ; revenant en arrière, d'Angora à Eski Cheïr, la société obtint la concession de la voie à établir entre Eski-Cheïr et Konia, en passant par Affioun-Karaïschar. Ce fut la dernière étape de la Société des che-

mins de fer d'Anatolie ; les travaux rapidement poussés. furent terminés en 1896.

Le réseau de la *Société allemande des chemins de fer d'Anatolie,* dont nous venons de suivre pas à pas la constitution, comprend, en définitive, trois sections :

1° Haïdar-Pacha-Ismid ....longueur 91 kil.
2° Ismid-Angora .... » 485 »
3° Eski-Cheïr-Affioun-Karaïschar-Konia » 444 »

en totalité 1.020 kilomètres de rail établi à assez bon compte dans la partie occidentale de l'Asie Mineure.

En 1903, une Société, en apparence distincte, mais en réalité se confondant avec celle des chemins de fer d'Anatolie, obtint, après de multiples et longs pourparlers, la concession du réseau définitif Konia-Eregli-Adana-Mossoul Bagdad-Bassorah, réseau qui, en raison de sa situation géographique et par opposition au trajet par Sivas, prit le le nom du tracé du Sud. Les Allemands, dès que la concession fut définitivement accordée, triomphèrent bruyamment ; l'empereur Guillaume expédia à son ami le Sultan un de ces télégrammes enflammés dont sa plume est coutumière,la presse d'Outre-Rhin, pendant plusieurs semaines, exulta sans trêve. C'était en effet un grand triomphe pour la diplomatie germanique ; l'ambitieuse course vers l'Orient, *drang nach Osten,* faisait un gigantesque progrès, l'impérialisme d'Outre-Rhin sentait son orgueil satisfait.

Dans leur vibrant enthousiasme, oubliant cette prudence qui, en diplomatie surtout, est la mère de la sûreté, les Allemands n'hésitèrent pas à dénommer leur ligne du titre quelque peu incendiaire, dans un pays où tant de puissances se jalousent étroitement, de *Deutsche Bagdad Bahn,* ligne allemande de Bagdad.

Il serait trop long de citer ici, article par article, toutes les clauses de cette mémorable convention ; il est néan moins nécessaire d'en résumer les principales.

où il rachèterait les lignes. Droit de la Société de rester fermière des dites lignes si le gouvernement ne les exploitait pas lui-même.

Art. XXIII. – Privilège pour la Société de construire et d'exploiter les trois ports qu'il pourrait lui convenir de créer à Bagdad, à Bassorah et sur le golfe Persique ; délai de huit ans laissé à la Société pour se prononcer à cet égard.

Art. XXV. — Monopole de l'usage des cours d'eau où la Société, pour l'obtention de la force électrique, aura le droit de profiter des chutes naturelles et d'en créer par des barrages.

Art. XXXIII. — Privilège pour la Société d'exploiter le service maritime entre le port de Constantinople et celui d'Haïdar-Pacha, si le ministre de la marine n'améliore pas ce même service qu'il a détenu jusqu'ici.

Art. XXXV. — Garantie kilométrique nette de 12.000 fr., le gouvernement acceptant à sa charge 4.500 fr. par kilomètre pour frais d'exploitation, ce qui équivaut à une garantie kilométrique de 16.500 fr.

Art. XXXVII.—Avantages pécuniaires assurés à la Société pour la circulation des trains rapides sur la ligne principale du réseau.

Art. XXXVIII. — Concession assurée, avec la garantie kilométrique de 16.500 fr., d'embranchements sur Diarbekir et Kharpout.

La convention une fois signée, la concession une fois accordée, on se mit à l'œuvre et, en quelques mois, le rail, partant de Konia, fut poussé jusqu'à Eregli et à Bourgourlou. Cette première section, longue de 200 kilomètres, en terrain favorable, se développa sans difficultés. Mais à Bourgourlou nous laissons le plateau, élevé d'environ 1.000 mètres, sur lequel l'établissement de la voie fut si aisé ; nous sommes au pied du Taurus, gigantesque massif de 3.500 mètres

d'altitude en son point central, et ce massif, il le faut franchir. On avait songé à emprunter le défilé de Gülck Bogahz, les fameuses *portes de Cilicie,* route classique des invasions, suivie par Alexandre et par les Croisés, située à l'altitude très modérée de 1.160 mètres. Par malheur, une difficulté terrible s'opposait à l'emploi de cet expédient : le versant sud-est du Taurus tombant presque à pic, jamais un chemin de fer n'eût pu s'aventurer dans les rampes vertigineuses que la nature impose de ce côté de la chaîne, et, à moins de multiplier les tunnels héliçoïdaux que le Gothard a rendus célèbres, on ne pouvait rien tenter par là. On dut recourir au seul moyen pratique, remonter la chaîne le long du versant nord-est, faire décrire à la ligne une vaste courbe, percer un long tunnel en arc de cercle de dix à douze kilomètres de longueur débouchant dans la vallée du Korkun, qui descend elle-même en pente douce jusqu'à Adana. D'Adana, le rail aura à franchir le massif du Gjaour Dagh, de hauteur respectable. Cette section de la ligne, de Bourgourlou à Adana, et d'Adana à Killis, avec le double passage du Taurus, coûtera très cher. Quant au reste de la voie, que nous n'aurions pas le temps d'étudier en détail, il nous suffira d'en dire qu'il ne soulève pas de difficultés techniques exceptionnelles : de Killis au Chatt-el-Arab le rail suit un tracé peu accidenté, et même en pleine Mésopotamie, les traverses pourront être directement posées sur un terrain plat et très favorable.

Les plans sont prêts pour le passage du Taurus ; on n'attend plus que l'argent. La question argent est en effet question capitale en pareille matière et les énormes sommes qu'il faut trouver — on parle de 700 à 800 millions au bas mot pour l'achèvement de la ligne — exigent de multiples ententes et de longs pourparlers. La voie sur toute sa longueur (2.300 kilom. de Konia au terminus), sera à écartement normal de 1 m. 44, ce qui nécessite des courbes de

grand rayon et une construction beaucoup plus solide que celle de la voie étroite dont certains eussent voulu qu'on se contentât. Déjà, pour la section d'Eregli-Konia, des banques françaises avaient fourni, à titre privé, 30 % du capital requis. Or, nous l'avons vu, cette section fut d'un établissement aisé, tandis que la traversée des deux massifs du Taurus exigera des sommes énormes. A qui s'adresser ? Pas à l'Allemagne, pauvre d'argent : seules les nations riches, France et Angleterre, sont en mesure d'avancer les fonds utiles.

En 1903, deux conventions furent projetées. La première attribuait à l'Angleterre, à la France et à l'Allemagne 25 %, à la Compagnie d'Anatolie 10 %, et à d'autres moindres nations 15 % du capital à souscrire. Les groupes français et allemand devaient fournir chacun huit directeurs, les groupes secondaires trois, la Compagnie d'Anatolie trois. Mais la Grande-Bretagne s'opposa formellement à cette convention qu'elle considérait comme favorisant les seuls intérêts allemands et on étudia un autre projet. Les Français apportaient cette fois, 40 %, les Allemands, 40 %, les autres groupes 20 % du capital ; Allemands et Français figuraient en nombre égal dans le conseil d'administration, dont la présidence était attribuée à un Allemand et le secrétariat général à un Français. Le matériel devait être acheté, moitié en France, moitié en Allemagne. Le projet fut soutenu, sous le ministère Combes, par M. Rouvier, qui à titre d'unificateur de la Dette Ottomane, se faisait volontiers l'avocat des ambitions turques et combattu par M. Delcassé et ses autres collègues du ministère, au nom des intérêts de Pétersbourg et de Londres. Il échoua, en définitive, la souscription publique ne fut pas ouverte et la question financière est restée en suspens. Il y a quelques semaines, le Sultan essaya d'obtenir de la Commission de la Dette, une surtaxe de 3 % applicable à

d'autres services qu'à ceux du bugdet macédonien et destinée en réalité à la garantie kilométrique de la *Bagdad-Bahn*. L'Angleterre s'y opposa énergiquement. La France était favorable à la nouvelle combinaison, et on en conclut qu'à titre privé, certaines banques françaises seraient disposées à faire de larges avances. L'avenir seul nous apprendra la solution réellement adoptée, mais d'ores et déjà l'on peut déclarer qu'il serait regrettable que, malgré les répugnances officielles de notre gouvernement, la finance parisienne soutint de ses capitaux une entreprise très peu rémunératrice et qui n'a d'intérêt immédiat que pour la Turquie et pour l'Allemagne.

L'entreprise sera très peu rémunératrice : il suffit, pour s'en rendre compte, d'examiner, même sommairement, les quatre éléments de recettes escomptés.

1° *Transport de la malle des Indes.* — Il est certain que les express roulant sur la voie de Bagdad abrégeraient singulièrement la route de Londres à Bombay. On prévoit, de ce chef, une économie de quatre jours, soit un tiers du temps actuellement requis pour le transport du courrier. Mais à qui fera-t on croire que l'Angleterre, qui a déjà dédaigné le raccourci Buda-Pest-Uskub-Salonique pour éviter l'insécurité de la région macédonienne, lancera volontiers le précieux convoi dans le désert où les Kurdes pillards exercent impunément leurs ravages et où des bandits officiels tels qu'Abrahim Pacha détroussent jusqu'aux fonctionnaires du Sultan ?

2° *Marchandises en transit.* — Il est évident qu'à part certaines denrées très délicates, exigeant un transport rapide, la plus grande partie des marchandises continuera d'utiliser la voie de Suez : qu'importe un gain de quelques heures ou de quelques jours dans le transport de colis qui

à leur arrivée seront pour la plupart emmagasinés des semaines et des mois entiers ?

3° *Marchandises indigènes.* — Le trafic à naitre sur le parcours de la voie sera pendant de longues années minime. La ligne de Bagdad traverse dans la plus grande partie de son trajet des solitudes désertiques où il n'y a rien à charger. Il est vrai que les Allemands escomptent avec enthousiasme la rénovation de la Mésopotamie grâce aux colonies que les travaux du railway introduiront forcément et sèmeront le long du Tigre et de l'Euphrate. Chacun sait que, dans l'antiquité, la Mésopotamie fut une terre bénie, d'une fertilité légendaire, comparable à celle de l'Egypte actuelle; les canaux d'irrigation, œuvre des ingénieurs chaldéens, portant loin dans les plaines les eaux des deux grands fleuves, faisaient de tout le pays un admirable jardin. Après six mille ans de prospérité incomparable, l'invasion mongole survint: les forêts, régulatrices des eaux, furent anéanties, le débit, jusqu'alors à peu près régulier, de l'Euphrate et du Tigre, devint sujet à des crues formidables qui emportèrent digues et canaux; faute d'irrigation le pays devint stérile et là où, pendant de longs siècles, avaient vécu des populations riches et nombreuses, s'étendit la nudité aride du désert. Peut-on ressusciter cette prospérité passée ? On le pense, on l'espère, bien que certains hochent la tête, faisant observer que le climat semble avoir changé. En tout cas, la condition nécessaire de toute rénovation est, en Mésopotamie, le reboisement. Or, il n'est pas besoin d'insister sur ce point, le reboisement n'est pas l'œuvre d'un jour. Dans combien d'années, dans combien de lustres, dans combien de siècles, allais-je dire, les forêts touffues dresseront-elles à nouveau vers le ciel leurs cimes orgueilleuses?

Quoi qu'on en dise, d'ici longtemps, le désert restera désert et le trafic régional de la *Bagdad Bahn* sera très médiocre.

4° *Voyageurs*. — Chacun sait que le transport des voyageurs est, en général, d'un maigre rapport pour les compagnies de chemin de fer, et la ligne de Bagdad, tout l'indique, ne fera pas exception à cette règle économique. Une observation, d'ailleurs, s'impose ici. On paraît se figurer, dans certains milieux, que la majeure partie des voyageurs qui transitent par Suez, emprunteront avec enthousiasme la nouvelle voie, pour éviter le passage pénible de la Mer Rouge et pour gagner du temps. Or, il suffit de jeter les yeux sur les statistiques pour être édifié sur ce point. En 1901, dernière année dont j'ai pu trouver la statistique, le canal de Suez vit passer 270.221 voyageurs sur lesquels 41.661 émigrants et pèlerins, 136.514 militaires et seulement 92.046 civils. En supposant que tous les derniers abandonnent unanimement la voie de Suez, il est certain que ni les émigrants, ni les pèlerins, ni les hommes de troupe n'emprunteront la route onéreuse de Bagdad ; la circulation humaine y sera certainement peu intense.

Très peu rémunératrice pour les capitaux qui s'y engageront, la *Bagdad Bahn*, du moins à ses débuts, n'aura guère qu'une influence politique et stratégique, au profit de la Turquie et de l'Allemagne. Elle sera précieuse pour la Turquie qui, refoulée de plus en plus par la poussée européenne vers l'Asie Mineure, y gagnera une grande facilité de mobilisation ; elle le sera non moins pour l'Allemagne dont elle rehaussera encore le prestige aux yeux des populations musulmanes et à laquelle elle déterminera à travers l'Asie Mineure une vaste sphère d'influence.

Aussi la Russie et l'Angleterre n'ont-elles cessé de s'opposer de toutes leurs forces à cette main-mise de l'Allemagne sur le monde musulman ; la Russie dans l'intérêt de ses possessions de Transcaucasie, pour lesquelles une armée turque aisément mobilisable constituera un danger permanent, l'Angleterre mécontente de voir la voie de Suez

concurrencée par le nouveau rail et redoutant d'être gênée vers l'Egypte par une Turquie revivifiée. Son opposition s'est notamment manifestée du côté du golfe Persique où la voie de Bagdad doit nécessairement déboucher. Le port magnifique de Koweit, terminus logique de ce long railway, est sous son contrôle rigoureux et on peut compter qu'elle le gardera jalousement; partout où la ligne avait intérêt à aboutir, elle a pris les devants; aussi les Allemands ont-ils dû, bon gré, mal gré, se contenter, à titre provisoire, du point défavorable de Khor-Abdallah.

La France, sans être aussi directement visée que la Russie et l'Angleterre par les projets de l'Allemagne en Asie Mineure, a néanmoins une situation importante, bien qu'amoindrie, à sauvegarder, notamment en Syrie, et l'établissement du long railway qui, par une force d'attraction inévitable, absorberait ou tenterait d'absorber peu à peu les lignes secondaires, dont certaines, comme Jaffa-Jérusalem, sont nôtres et dont d'autres nous intéressent, qui, en tous cas drainerait inévitablement en faveur de l'Allemagne toute influence politique en ces régions, l'établissement de la ligne projetée serait un coup funeste porté à nos intérêts.

Dans ces conditions, est-ce à nous de fournir les capitaux nécessaires à l'achèvement de l'entreprise, et ne devons-nous pas laisser les Allemands à eux-mêmes, plutôt que de collaborer financièrement à une œuvre peu productive et qui semble ne devoir profiter qu'à la puissance de Constantinople et aux intérêts de Berlin ?

Ferd. Vanier

La Race Néo-Latine
et
l'Algérie en 1907 [1]

Mesdames, Messieurs,

Il ne faut absolument vous en prendre qu'à vous-mêmes si, après être venu ici l'année dernière, je reviens si rapidement parmi vous. Vous m'aviez fait un accueil si sympathique que je n'ai pas eu de cesse de venir l'éprouver à nouveau, je vous en fais à l'avance toutes mes excuses. Je tâcherai d'être dans cette occasion le moins aride et, si je peux, le plus intéressant possible.

L'année dernière, en vous parlant de l'Indo-Chine, je vous entretenais d'un pays que j'ai habité pendant huit ans. Cette année, en vous parlant, non pas de l'Algérie, sujet très répandu, mais d'une question spéciale, je vous parlerai d'un pays que j'ai habité pendant trois ans et demi, comme simple soldat d'abord, ensuite comme officier à la Légion étrangère. J'agiterai devant vous une question qui, à l'époque où j'ai habité l'Algérie, dans le Sud-Oranais, notamment, était seulement embryonnaire et qui aujourd'hui se pose avec une singulière acuité.

Avant de commencer, je voudrais cependant vous persuader d'une chose, je sais que cela me sera très difficile, c'est que quelquefois dans les bureaux de ministères on travaille.

L'année dernière, je vous ai dit quel était le moyen un

---

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 1er Mars 1907.

peu empirique mais cependant très pratique, que l'on allait essayer d'employer pour sauvegarder l'Indo-Chine, avec le moins de frais possible. Eh ! bien, en continuant, si vous le voulez bien, pendant trois minutes, la causerie commencée avec vous l'année dernière, je puis vous dire que, malgré que le budget de l'Indo-Chine se boucle par un déficit, nous sommes cependant arrivés, en ce qui concerne cette colonie, à de bons résultats au point de vue défensif, sans que ces résultats aient coûté quoi que ce soit à l'Etat. Ils ne sont dûs en réalité qu'aux efforts et à l'invention des particuliers.

Nous avons depuis l'année dernière transporté en Indo-Chine une certaine quantité de torpilleurs, de contre-torpilleurs et de sous-marins qui sont sortis de la flotte métropolitaine et qui ont été immédiatement remplacés par des unités de nouvelle fabrication, et nous allons y ajouter tout prochainement ce petit canot automobile dont je vous avais parlé assez rapidement et qui est une invention tout à fait typique d'un ingénieur de la Marine. Je vous avais dit que, à cause de l'impossibilité où nous étions de sacrifier beaucoup d'argent pour l'Indo-Chine, on avait cherché et fini par trouver un petit bateau coûtant excessivement peu d'argent et ayant une force défensive très considérable. L'inventeur est, comme je vous l'ai déjà dit, M. le comte Récoppé, ingénieur en chef de la Marine.

Ce projet n'a pas subi le sort que subissent en général les projets qui sont confiés aux bureaux des ministères, il est bien entré dans les cartons, mais il en est sorti. Pas plus tard que demain, en quittant le Havre, je passerai à Rouen, aux Chantiers de la Seine, où j'aurai le plaisir de monter pour la première fois sur le premier Récoppé dont le moteur, qui sort de la maison Cazes, a été construit il y quelques jours et a été adapté seulement avant-hier à la coque du bateau. Ce canot dont je vous parlais fera demain

ses premiers essais sur la Seine. C'est vous dire qu'en réalité, non seulement on travaille parfois dans les ministères, mais que parfois aussi, les conférenciers font autre chose que de parler et que les choses auxquelles ils font allusion deviennent parfois et heureusement la réalité.

J'aborde maintenant le sujet de ma conference d'aujourd'hui.

On vous a certainement parlé de l'Algérie sous mille formes et sous mille faces; il y a cependant une question qui, j'en suis sûr à l'avance, n'a pas été abordée par les conférenciers qui vous ont parlé de ce pays ; elle n'a pas été traitée parce qu'elle est ingrate et très abrupte. Si je l'aborde, vis-à-vis de vous aujourd'hui, ce n'est pas du tout comme le disait tout à l'heure M. le Président, que j'aie confiance dans l'originalité de ma parole, mais dans votre indulgence, et je la réclame tout entière.

Vous savez qu'il ne s'agit pas seulement de conquérir des colonies et d'y planter son drapeau ; il ne suffit pas de dire : je possède tel pays, je vais y dépenser tant d'argent et ces dépenses, par un choc en retour naturel, me vaudront tel budget de recettes. Ce n'est pas vrai. En réalité, un pays et une colonie surtout ne sont riches que par suite de deux éléments de fécondité qui se tiennent l'un et l'autre et qui sont les suivants.

Une colonie, une possession, n'est pas riche seulement par la valeur de son sol.Je ne parlerai pas du sous-sol,parce que, en réalité, lorsqu'on conquiert une colonie, il est très difficile de savoir ce qu'il y a dessus, et par conséquent dessous, à plus forte raison ; on va toujours au hasard. Une colonie n'est pas riche seulement par la valeur de son sol, le sol ne vaut qu'autant qu'il est peuplé et un sol n'est peuplé qu'autant qu'il peut nourrir ceux qui l'habitent, c'est-à dire autant qu'il y a de l'eau.Ce sont là des principes à la fois de sociologie et d'économie générale. Je n'ai pas

du tout l'intention de vous les démontrer, il faut que vous m'en fassiez créance et que vous les acceptiez comme des axiomes.

Quand on conquiert une colonie qui n'est pas assez peuplée, parce qu'elle n'est pas assez fertile, parce qu'elle n'a pas assez d'eau, que cette eau vienne du ciel ou de la terre, on cherche à lui donner un système d'irrigation et de drainage suffisant pour que le sol soit assez fertile pour nourrir une grande quantité de population. C'est ce qu'ont essayé en Algérie tous les peuples qui l'ont possédée. Les Romains qui ont été nos ancêtres en colonisation et qui ont possédé l'Algérie y ont fait des travaux d'irrigation très considérables, très intéressants, dont on retrouve des traces innombrables dans le Sahel, le Tell et toutes les parties occupées par eux. Mais cet artifice des Romains n'a pas été suffisant pour y amener et surtout y retenir une grande quantité de population. Aujourd'hui, par la force des choses, par la mauvaise éducation du dernier Bey d'Alger, nous sommes devenus les successeurs volontaires des Romains, et nous avons immédiatement continué la tâche hydrographique qu'ils avaient entreprise ; nous nous y sommes donné beaucoup de mal, beaucoup plus de mal que nous n'aurions dû nous en donner dans un pays mieux préparé à l'avance. Malgré tout, peut-être, nous ne sommes pas arrivés au résultat définitif que nous aurions désiré. Alger, que beaucoup d'entre vous connaissent, est une ville superbe, enchâssée dans un luxe un peu criard que lui apportent les hivernages anglo-saxons ; mais quand on prend une voiture à Alger et qu'on se promène à une dizaine de kilomètres dans l'intérieur, au sud ou à l'est d'Alger, on est tout étonné, à part certaines vallées qui sont remplies de vignes, de trouver un Sahel qui est tout triste. Il en est de même de la grande vallée du Chelif, qui

[illegible]

[illegible] de la s[illegible]

[illegible] beaucoup plus fert[illegible] des c[illegible] souvent en A[illegible] n'est pas occup[illegible] par des cai[illegible]x, en Kabylie, dis-je, il y a un certain nombre de centres agricoles dans lesquels on a fait des tentatives de colonisation qui n'ont pas réussi. Vous savez que lorsqu'on abandonne le Tell et le Sahel on entre dans la région de l'Alfa où il n'y a pas d'eau, où il n'y en a jamais eu et où il n'y en aura jamais, où règne en maître le sable. Nous n'avons donc pas fait tout ce qu'il fallait faire, et cependant toutes les nécessités, nécessités logiques, nécessités politiques et mêmes nécessités sentimentales, veulent que nous ayons en Algérie une situation, que nous ayons dans l'Afrique du Nord une série d'installations, d'établissements, desquels nous ne pouvons pas nous désintéresser.

La question se pose aujourd'hui, avec une acuité singulière que vous verrez tout à l'heure, de faire de l'Algérie et de la Tunisie, et en général du nord de l'Afrique française, un pays irrigué, un pays peuplé qui seul peut faire de cette partie de l'Afrique un pays fertile, un pays riche et par lui-même prospère. Comme l'ont fait les Romains, avec des ingénieurs, avec des cônstructions, avec de l'argent, il est relativement facile de retenir l'eau qui tombe du ciel, ou de trouver dans les couches sablonneuses, à certaines profondeurs que les ingénieurs connaissent bien, des puits artésiens et de faire jaillir l'eau du sol. On peut donc dans un pays où il n'y a pas d'eau en amener ; mais, ni avec des constructions, ni avec de l'argent, ni avec des

ingénieurs on ne mettra des hommes où il n'y en a pas. Il faut donc, pour que nous fassions de l'Algérie ce qu'elle doit être, que nous lui donnions ce qui lui manque, c'est-à-dire l'élément humain, le peuple, la population, je dirai même la race ! Nous ne l'avons pas, il nous la faut. Où allons-nous la trouver ? C'est ce que je vais tâcher de vous expliquer.

Il y a trois manières de faire foisonner la population dans un pays qui n'en a pas assez. On peut d'abord essayer d'augmenter la population aborigène, on peut ensuite déterminer des courants d'émigration de la population métropolitaine, on peut enfin encourager et utiliser le courant d'émigration des nations étrangères.

Voyons quel est le moyen que nous pourrions employer en Algérie. Nous avons en Algérie des races aborigènes. Eh ! bien, la statistique très ardue du *Journal Officiel*, de laquelle je vous ferai grâce, indique de la façon la plus péremptoire que, depuis que nous y sommes, la population indigène est restée stationnaire. La population indigène se compose de l'élément berbère qui est resté absolument stationnaire depuis que nous habitons l'Algérie. Elle comprend aussi l'élément kabyle. Cet élément, dans une certaine proportion, a augmenté et cette augmentation de la population kabyle correspond d'une façon très nette à l'augmentation même insensible de la richesse du pays, c'est-à-dire au plus ou moins grand nombre de têtes de moutons qu'il y a dans la Kabylie. Je ne veux pas dire qu'à une tête de mouton correspond une tête de Kabyle, mais quand il y a plus de moutons, il y a plus de Kabyles, quelques années après bien entendu. Reste ensuite la troisième race de l'Algérie : la race arabe. Elle diminue d'une façon notable. Les Arabes, qui sont la race conquérante, ont fait de l'Algérie, suivant le principe de Mahomet, leur chose et leur proie. C'est une grande leçon pour nous que de constater que

lorsqu'une race vient dans un pays et se sert de ce pays comme d'un instrument pour dominer ou pour vaincre, non pas comme d'un coopérateur, elle en meurt. L'Arabe n'a pas epousé la terre qu'il a conquise, il l'a toujours dominée, il l'a pressurée, et sa seule raison d'être par conséquent était qu'il était le maitre. Or, depuis 1830, l'Arabe n'est plus le maitre ; par le fait même qu'il a perdu cette qualité de dominateur de l'Algérie, il a perdu sa seule raison d'être, pour le bien général de l'Algérie, pour le regret seulement des peintres et des esthètes. La race arabe diminue et nous pouvons prévoir le jour où il n'y en aura plus que divers specimens qui deviendront aussi rares que les specimens des Peaux-Rouges en Amérique. Donc ce n'est pas avec l'élément aborigène que nous ferons de la population dans le nord de l'Afrique. Ferons-nous de la population dans le nord de l'Afrique avec l'émigration française? Eh ! bien, non, et loin est peut-être le moment où nous aurons à regretter d'habiter le plus charmant, le plus doux et le plus beau pays du monde. Le Français ne quitte pas la France, le Français est trop bien chez lui, le Français trouve en France ce qu'il n'a trouvé et ne trouvera nulle part ailleurs, et par conséquent, si un jour, poussé par la médiocrité de son sort individuel, le Français s'expatrie dans un pays lointain, c'est dans le seul but d'y ramasser un peu d'aisance, d'y faire fortune. Il garde toujours derrière la tête l'idée de venir vivre et mourir où son père a vécu et est mort. C'est un fait contre lequel aucun raisonnement ne peut prévaloir ; nous ne pouvons pas faire du Français un peuple migrateur. Le Français n'émigre que sous une pression extérieure, pour des raisons locales, pour des raisons géographiques ou pour des raisons historiques. Deux exemples :

La seule province française qui donne des émigrants, c'est la Bretagne. Pourquoi ? Parce que, comme je vous

le disais tout à l'heure, le peuple qui est à son aise et bien chez lui, ne s'en va pas. Or, le Breton occupe la terre la plus déshéritée de France, c'est sans doute pour cela qu'il est peut-être le plus patriote. La Bretagne a une population considérable, le Breton émigre facilement ; mais où émigre-t-il ? Quand il émigre, il commence par émigrer à Paris.

Le 6e arrondissement de Paris est plein de Bretons, et quand on se promène rue de Rennes, sur vingt femmes, il y en a dix-huit qui ont la coiffe. Je dois vous dire que la colonisation parisienne bretonne ne donne pas d'excellents résultats. Aussi, il y a à Paris un comité de Bretons qui s'est donné pour but (et il réussit assez bien) de renvoyer en Bretagne ces Bretons déracinés. Ce n'est donc pas sur cette émigration toute spéciale que nous devons compter. Les autres Bretons qui émigrent, et cela ne surprendra que ceux qui n'en ont pas entendu parler, émigrent, mais sans espoir de retour, au Canada. Il y a une très forte colonie bretonne au Canada. Le Breton qui est catholique intransigeant s'en va dans une colonie de la protestante Angleterre. Pourquoi ? Parce qu'on leur a dit qu'il y a au Canada beaucoup plus de liberté que dans les colonies françaises, parce qu'on leur a dit aussi, et ceci est vrai, que les compagnies de navigation qui ne sont pas françaises, font aux Bretons de grands avantages quant il émigrent au Canada et quand le Breton s'en va, il préfère partir pour rien au Canada que d'être transporté dans un territoire français en payant. Nous avons essayé, il y a quelques années, de remonter ce courant d'émigration et nous avons saisi l'occasion qui se présentait, occasion très malheureuse, dont vous avez entendu parler, au moment où la sardine a fait défaut en Bretagne, dans la baie de Douarnenez. On a proposé aux Bretons, pêcheurs de sardines, d'aller pêcher des sardines en Tunisie. Je ne sais pas s'ils tenaient essentiel-

lement à pêcher des sardines bretonnes, mais en tout cas cet essai n'a pas réussi. On leur avait offert de grands avantages, on leur avait fourni des engins de pêche, des bateaux, et à ceux qui venaient avec leur famille on donnait un certain nombre d'hectares de terre ; mais rien n'y a fait. Ils ont fait une demi-saison, soit trois mois, et ils ont déclaré qu'ils étaient pris de la nostalgie du pays et sont repartis soit pour la Bretagne, soit pour le Canada

Nous avions fait beaucoup d'efforts, le gouvernement avait dépensé pas mal d'argent pour arriver à ces résultats, constatés à la fois par nous et par le préfet du Finistère. En réalité il serait beaucoup plus commode de faire venir le poisson tunisien en Bretagne que de faire aller les pêcheurs bretons en Tunisie. . . C'est ainsi que se termine le rapport du préfet du Finistère. Nous ne pouvons donc pas compter sur cette émigration locale.

(A suivre) ALBERT DE POUVOURVILLE

LE COCOTIER ET LE COPRAH

Le cocotier est un palmier dont le tronc élancé atteint de 20 à 25 mètres de hauteur et se termine par un panache de feuilles toujours vertes de 4 à 5 mètres de longueur. Chaque année, les feuilles les plus âgées tombent, en laissant une cicatrice assez profonde pour servir de point d'appui aux indigènes lorsqu'ils escaladent le tronc. C'est l'arbre par excellence des tropiques et des pays chauds. Il en borde les plages, car il a une prédilection marquée pour les sols saumâtres. Son utilité est surprenante. Le bois, dans certains pays, sert à la construction des cases. Les feuilles en forment les parois ; les indigènes en confectionnent également des paniers légers et coquets. Le cœur, sous le nom de chou palmiste, forme un mets recherché. L'eau que contient le fruit, appelé vulgairement lait de coco, sert de boisson rafraîchissante. Le noyau du fruit peut être transformé en ustensile de ménage.

Mais la vrai richesse du cocotier est dans l'amande de son fruit, qui donne le coprah, et dans la bourre extérieure de la noix, qui est utilisée pour la confection de cordages et de fils très résistants à l'humidité.

Placé dans de bonnes conditions, le cocotier commence à fleurir vers la cinquième année et à fructifier vers la septième. Le délai moyen d'attente est de sept à huit ans. Le cocotier n'entre cependant en plein rapport que vers l'âge de douze ans et n'atteint son plein développement que vers vingt-cinq ou trente ans. La production dure de quatre-vingts à cent ans.

Il faut de dix mois à un an pour que la maturité d'un fruit soit complète.

La floraison a lieu presque toute l'année, la cueillette est donc continuelle. L'on procède généralement au ramassage des fruits tombés. La chute des fruits est régulière, les cocos mûrs tombant d'eux-mêmes. On estime à quatre-vingts noix la production annuelle d'un arbre.

La fabrication du coprah est très simple : on fend d'un coup de hache le fruit tout entier et on fait sécher l'amande au soleil, soit en suspendant les fruits à une corde ou à un fil de fer, soit en les étendant sur le sol, l'amande en l'air, si le temps est sec. L'amande en se rétractant, se sépare de la coque au bout de deux ou trois jours. On achève la dessication en replaçant, pendant plusieurs jours, ces moitiés d'amandes enfilées à une petite corde.

L'exposition au soleil est avantageusement remplacée par la dessication au four ou dans des étuves appropriées.

Combien faut-il de noix pour obtenir 1 kilog. de coprah ? Les avis sont très partagés : les uns admettent que cinq noix donnent 1 kil. de coprah bien sec ; d'autres estiment à dix le nombre de fruits nécessaires. Si le planteur a suivi le conseil de ne planter que des variétés à gros fruits, il peut sans déception, compter sur une moyenne de sept noix pour un kilog. de coprah, soit sept mille pour une tonne.

Le coprah est généralement expédié à Marseille ou Hambourg ; on en extrait environ 65 °/o d'une huile solide au-dessous de 26 degrés, ce qui lui fait donner souvent le nom de beurre de coco. Cette huile sert à la fabrication du savon blanc. Ce produit purifié est vendu pour la consommation sous le nom de végétaline ; il peut remplacer le beurre de vache. Enfin, l'amande, réduite à l'état de farine, est employée pour la pâtisserie.

(*Revue de Madagascar*)

RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Sur les Travaux de l'année 1906.

Présenté à l'Assemblée générale du 17 Avril 1907.

MESSIEURS ET CHERS COLLÈGUES,

Vous avez bien voulu me replacer au poste de Secrétaire Général que j'occupais lors de la création de notre Société. Mon premier devoir est de vous remercier de cette nouvelle preuve de votre confiance. En me voyant au milieu de vous, dans les mêmes fonctions, chargé de vous faire le rapport annuel sur nos travaux, j'ai presque l'illusion d'un retour véritable en arrière. Mais il n'en est rien, hélas, et quand je jette les yeux autour de moi, j'aperçois les vides causés par la mort dans nos rangs. L'année 1906 a été particulièrement douloureuse pour nous et nous avons eu à déplorer la perte de notre bon et excellent président, Monsieur Henri Blot-Lefevre qui nous a été enlevé d'une façon si inattendue et si prématurée. Sur sa tombe, dans notre bulletin, on a dit les regrets que sa mort a suscités parmi nous, on a rappelé son dévouement, son aménité, son caractère si bon, si serviable. Je tiens à rendre ici un nouvel hommage ému à sa mémoire qui nous restera toujours chère. Ces mêmes qualités, nous sommes assurés de les trouver chez notre nouveau président, Monsieur E. Dupont, et je me fais votre interprète en le remerciant d'avoir bien voulu accepter le poste que nous lui avons offert et nous apporter son précieux concours.

Notre trésorier vous présentera tout à l'heure les comptes du dernier exercice. Comme vous le verrez, notre bud-

d'étudier les mesures les plus propres à augmenter nos recettes. Il y a certainement quelque chose à faire dans ce sens et ce point a été peut-être un peu trop négligé jusqu'ici. La création d'une commission permettrait de concentrer tous les efforts maintenant dispersés et de poursuivre avec application et méthode l'œuvre si importante de notre recrutement. Notre société, nous sommes heureux de le constater, a rencontré dans notre ville un accueil des plus favorables, et il n'est pas douteux que si nous voulons nous y employer tous sérieusement, nous pourrons arriver sinon à reconquérir le chiffre de 900 membres que nous avons atteint et même dépassé autrefois, tout au moins à augmenter notablement le nombre de nos sociétaires. Nos charges actuelles sont très lourdes, ne l'oubliez pas. Notre loyer est très élevé, notre bibliothèque, notre bulletin, nos conférences, nous coûtent très cher ; ce n'est pas par des réductions que nous devons chercher à couvrir tous ces frais, mais bien par une augmentation de nos recettes. Nous devons être tous d'accord là-dessus. Notre budget de dépenses tel qu'il se présente actuellement est à peu près imcompressible. Enfin comme je vous le disais tout à l'heure, nous ne devons pas reculer ni même nous contenter de rester stationnaires, nous devons avancer toujours. La cotisation que nous demandons à nos sociétaires est des plus modestes, un franc par mois ; passez-moi l'expression, on leur en donne pour leur argent. Si on pouvait faire ressortir à tous ceux qui l'ignorent les avantages que leur offre notre société, en retour d'une cotisation aussi modérée, il est probable que beaucoup viendraient à nous avec empressement. Il ne s'agit que de le vouloir et de s'en occuper sérieusement. Ce que faisait autrefois l'un de nos membres les plus dévoués, le regretté M. Le Jolis, qui nous a rendu tant de services, quelques personnes de bonne volonté sauraient le faire aussi sans doute, si elles voulaient bien assumer cette tâche.

Il me paraît indispensable d'agir, si nous voulons, non seulement conserver à notre Société l'importance qu'elle a su prendre, mais étendre son action et développer son activité.

Je me suis étendu bien longuement peut-être sur cette question de notre recrutement, mais c'est que je la considère comme des plus importantes et qu'il me paraît que toutes les autres en dépendent.

Passons maintenant aux diverses formes par lesquelles s'est exercée notre activité pendant l'année qui vient de s'écouler. Prenons d'abord notre bulletin. Par suite de certaines circonstances, la publication l'année dernière en a été assez irrégulière, mais le retard va être rattrapé et d'ici peu la publication de notre fascicule reprendra son cours régulier. Votre secrétaire général a cette publication dans ses attributions et, je dois vous l'avouer, elle ne constitue pas une de ses moindres préoccupations par suite de la difficulté que nous éprouvons à trouver ce qu'en terme d'imprimerie on appelle de la « copie ». Le compte-rendu de nos conférences et les travaux que nous devons à certains de nos collègues dévoués forment le fond de notre bulletin. D'ailleurs, si on parcourt les bulletins des sociétés de géographie de province, on s'aperçoit qu'il en va de même, sauf quelques exceptions. Il n'y a guère que les sociétés de Paris qui soient assurées d'une « copie » abondante et variée, et cela se comprend facilement.

Quelques-uns de nos collègues, en présence de la difficulté que nous trouvons à assurer la publication de notre bulletin et de la dépense qu'elle nécessite, ont suggéré l'idée de le supprimer ou de s'entendre avec la Société de Géographie commerciale de Paris. Je ne suis pas de cet avis. J'estime que nous ne devons pas supprimer notre bulletin, qui est un lien entre nos membres, dans lequel ils trouvent le compte-rendu de nos travaux et de nos séances en même temps qu'il nous sert pour les échanges avec les sociétés de

géographie du monde entier. Il me semble que, placés dans un grand port comme le nôtre, nous devons et pouvons donner un grand intérêt et une certaine originalité à notre bulletin et aspirer à faire mieux à cet égard que la plupart des autres sociétés. Grâce aux efforts persévérants de M. Le Jolis, dont je vous rappelais tout à l'heure le souvenir, nous avions pu nous assurer autrefois le concours des capitaines au long cours qui nous apportaient des travaux intéressants et originaux. L'Association des capitaines au long cours et officiers de la marine marchande a bien voulu se faire inscrire au nombre de nos membres et nous donner ainsi un témoignage de sa sympathie. Ne pourrions-nous pas trouver chez elle un concours plus actif et ne serait-il pas possible d'intéresser plus directement les capitaines au long cours à nos études et à nos travaux? Il n'y a pas à se dissimuler que, par suite des modifications profondes apportées dans les conditions de la navigation moderne qui laissent si peu de loisirs aux officiers de la marine marchande, il est bien difficile de leur demander de travailler pour nous. Toutefois la question est à étudier de plus près. Si nos ressources étaient plus importantes, ne pourrions-nous pas obtenir de ces officiers des travaux et des communications sur des sujets que nous leur indiquerions et leur décerner des encouragements et des récompenses.

Ne pourrions-nous pas aussi chercher à nous créer dans nos colonies et dans les pays plus directement en relations avec notre port des correspondants qui nous adresseraient des renseignements. Au besoin on pourrait récompenser ou rémunérer ces communications. Il n'en faudrait pas beaucoup pour donner à notre bulletin plus d'intérêt et assurer sa publication régulière et la dépense ne serait pas très forte. Il y a un effort à faire de ce côté.

Nos conférences restent toujours des plus suivies et il est regrettable que notre budget ne nous permette pas d'en

augmenter le nombre, car elles constituent un des meilleurs moyens à notre disposition pour intéresser le public à notre œuvre et notre meilleure forme de publicité. Malheureusement ces conférences coûtent très cher. Chacune d'elles revient à 300 francs, quelquefois à plus et vous devez comprendre que nous ne puissions pas en donner plus de six ou sept par hiver. La location de la salle absorbe à elle seule la moitié de cette somme. En province, nous sommes naturellement moins bien placés que les sociétés de Paris qui n'ont ni indemnité ni frais de déplacement à allouer à leurs conférenciers. Nous sommes à cet égard dans un état d'infériorité évidente et inévitable.

En dehors de nos grandes conférences publiques, nous avons pu organiser dans notre local un certain nombre de causeries faites par quelques-uns de nos collègues. Citons entre autres, les communications si intéressantes de notre vice-président, M. Georges Dufour, sur Bizerte, de M. Rizzardo Rizzetto, consul d'Italie, sur l'émigration italienne, de MM. Toutain, Guitton, Favier, etc. Soyons reconnaissants à nos collègues du concours qu'ils veulent bien nous apporter et souhaitons que leur exemple soit imité.

Notre bibliothèque est toujours des plus fréquentées et le nombre des lecteurs va croissant chaque année. Elle s'est augmentée l'an dernier de divers dons et legs, entre autres des livres qui nous ont été légués par un de nos membres donateurs, M. Jacques Delamalle, et de ceux offerts par Madame Chevalier de Coninck, M. James de Coninck et M. le général Archinard. Aussi avons-nous dû ajouter de nouveaux rayons. Les crédits affectés à l'entretien de notre bibliothèque et à la reliure paraissent suffisants et de ce côté nous ne voyons pas de desideratum à formuler. Cependant il serait à souhaiter que le catalogue de notre bibliotèque pût être refondu, mais cela nécessiterait une dépense trop forte pour notre budget actuel. Je profite de l'occasion

pour attirer l'attention de tous nos collègues sur notre bibliothèque dont l'importance grandit tous les jours, les facilités qu'elle leur offre pour l'étude, la quantité et la valeur des documents qu'elle contient. Combien d'entre eux ignorent les richesses que nous possédons et qui sont mises si libéralement à leur disposition. Tout à l'heure je vous disais que notre Société en donne à ses membres pour leur argent. Si on considère la masse de documents, les revues, les périodiques, qu'ils peuvent consulter tous les soirs à notre bibliothèque,la faculté qu'ils ont de les emporter à domicile,le local que nous mettons à leur disposition, on reconnaîtra que je n'exagère pas, et que la minime cotisation qui leur est demandée est amplement compensée par les avantages que nous mettons à leur portée.

Notre concours de géographie institué dès la fondation de la Société a eu lieu comme les années précédentes.Vous savez que les concurrents qui se présentent sont divisés en trois groupes.Il me faut constater à nouveau que le 3e groupe, celui des jeunes gens de 16 à 20 ans,ne donne plus de résultats par suite du défaut de concurrents. Dans ces conditions je crois qu'il y a lieu d'en venir à la suppression de ce groupe.

Un de nos collègues du bureau a suggéré l'idée de faire, à l'imitation de plusieurs autres sociétés de géographie, une géographie, sinon de notre département, tout au moins de l'arrondissement du Havre, à l'aide de monographies de chaque commune. On pourrait faire appel pour cela aux instituteurs et les encourager à dresser ces monographies. A vous de voir si le crédit devenu libre par la suppression du 3e groupe ne pourrait pas être affecté à l'attribution d'un prix au meilleur mémoire ou à la meilleure monographie sur une commune de l'arrondissement qui nous serait présenté.

Je termine cette revue rapide de nos travaux.Vous voyez

que notre société continue à remplir le programme q
s'est imposé à ses débuts. De cet exposé cependant il r
qu'elle est contrainte pour le moment, de par l'exi
de son budget, à limiter son champ d'action. Certes
avons fait déjà beaucoup, grâce à une sage administr
de nos finances, avec les faibles moyens dont nous d
sons, mais il reste encore beaucoup à faire cependant et
nous devons à nous-mêmes de faire plus encore. Impo
nous donc le devoir de développer notre programm
donner à notre activité de nouveaux buts, et tâchons
les atteindre, de nous créer les ressources indispensal

Recettes

Espèces en caisse au 1er janvier 1906		F. 925 30
Cotisations	F. 7.074 —	
Intérêts de fonds placés	» 366 65	
Sous-location	» 450 —	
Allocation du Syndicat des Cotons	» 100 —	
Recettes diverses	» 50 —	
Subventions :		
de la Chambre de Commerce	» 500 —	
du Conseil Général	» 300 —	» 8.840 65
Remboursement d'un bon foncier		» 191 —
		F. 9.956 95

Fonds de Réserve :

19 obligations foncières	F. 9.614 —
3 bons fonciers	» 222 —
Russe 3 1/2 0/0	» 1.005 —
	F. 10.841 —

Dépenses

Loyer et impôts	F. 2.489 90	
Eclairage et chauffage	» 340 —	
Conférences	» 1.661 75	
Bulletin	» 995 50	
Agent de la Société	» 1.000 —	
Commission d'encaissement	» 210 60	
Concierge	» 260 —	
Cotisations diverses	» 40 —	
Abonnements à diverses revues	» 279 —	
Bibliothèque et cartes	» 420 75	
Reliure	» 105 60	
Concours et prix	» 306 55	
Mobilier et entretien	» 210 50	
Impressions, timbres, etc	» 440 50	
Dépenses imprévues	» 143 15	
		F. 8.903 80
Espèces en caisse au 31 décembre 1906		» 1.053 15
		F. 9.956 95

Comptes approuvés par l'Assemblée générale du 17 avril 1907

Le Trésorier, René BOITIER

Le Président, E. DUPONT

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-verbal de la Séance du Comité du 21 février 1907.

Présidence de M. E. DUPONT, président.

Le procès-verbal de la précédente réunion est lu et adopté sans modifications.

M. le Secrétaire Général donne lecture de la correspondance :

Lettre du Comité du Maroc qui adresse à la Société un exemplaire des récents rapports et études, ainsi que les plans hydrographiques des ports, publiés par ce Comité.

Trois ouvrages sont offerts à la Société par M. René Bossière :

Nouvelle notice sur les Iles Kerguelen.

Etude sur l'élevage du mouton dans le monde.

La prospérité des ports français.

Sont présentés comme nouveaux membres :

MM. Manuel Tejedor, présenté par MM.		Rufino de la Serna et J. Napp.
Sauvage	»	E. Favier et Mlle Sauvage.
E. Le Coniac	»	L. Guitton et Ferd. Vanier.
E. Viollet	»	E. Favier et E Monscourt.
René Valle	»	E. Dupont et Ch. Meura.
H. Lefièvre	»	L. Guitton et F. Schneider.
H. Pollet	»	L. Guitton et F. Schneider.
J.-R. Duval	»	Ferd. Vanier et R. Pesle.

Il sera statué en fin de séance sur leur admission.

Le compte-rendu des comptes de l'année 1906, qui est ensuite donné, présente les chiffres suivants :

Dépenses.	Fr.	8.903 80
Recettes	»	8.840 65
Soit un déficit de . . .	Fr.	63 15

M. le Président donne la parole à M. Favier qui communique de très curieux et intéressants détails sur la naissance d'un nouveau lac dans le Colorado.

Ces détails, extraits d'un article publié dans le journal *Le Temps* par de Varigny, ont été vivement appréciés et M. le Président remercie Favier pour son intéressante lecture.

La séance est levée à 10 heures.

Assemblée Générale du 17 Avril 1907.

Présidence de M. E. DUPONT, président.

La séance est ouverte à 9 heures. Le procès-verbal de l'Assemblée Générale précédente est lu et adopté sans modifications.

M. P. Loiseau, secrétaire général, donne lecture de son rapport sur la situation morale de la Société Après un hommage ému à la mémoire de M. Blot-Lefevre et de vifs remerciements à M. E. Dupont, qui a bien voulu assumer la charge de Président, M. Loiseau fait remarquer que le budget de la Société s'équilibre tout juste. Pour remédier à ce danger, il serait très urgent de recruter de nouveaux adhérents — on en compte actuellement 600 environ — et, à cet effet, de nommer une Commission de propagande et de recrutement. Des charges très lourdes pèsent sur le budget : bibliothèque, bulletin, conférences, etc. La publication du bulletin, ces derniers temps, a été irrégulière, il y aurait lieu d'étudier les moyens de le remplir de façon intéressante. Après d'utiles considérations au sujet des Conférences, des Causeries mensuelles, de la Bibliothèque et du Concours, M. Loiseau termine en invitant les sociétaires à développer nos ressources afin de pouvoir étendre notre champ d'action.

M. R. Boitier, trésorier, donne ensuite lecture de son rapport sur le budget, exercice 1906. Les recettes ont été de 8,840 fr. 65, les dépenses se sont élevées à 8,903 fr. 80, soit un déficit de 63 fr. 15, lequel sera largement couvert par la fusion en un seul de deux des derniers bulletins.

M. le Président remercie les membres du Bureau de leur concours et spécialement MM. Loiseau et Boitier pour leurs instructifs rapports.

La parole est donnée ensuite à M. Guitton qui a eu l'amabilité de traduire du russe en français, à notre intention, un article du journal *Novoie Vremia* où l'auteur, d'un ton original et très humoristique, attribue la crise agraire qui désole l'Empire à un manque d'utilisation rationnel de l'engrais humain.

Cette lecture, très goûtée de l'assistance, donne lieu à un échang d'observations entre MM. Loiseau, Preschez, Rizzardo-Rizzetto et M. Guitton.

Après quelques mots de remerciements de M. le Président à M. Guitton, la séance est levée à 10 h. 1/4.

Séance du Comité du 17 Avril 1907

A l'issue de l'Assemblée générale, une séance du Comité est ouverte sous la présidence de M. E. Dupont, président.

Sont présentés comme membres de la Société :

MM. André Olier, présenté par MM. Guitton et Ferd. Vanier.
P. Guillard, » Dupont et Preschez.
Ch. Martin, » Dupont et Guitton.
G. Majoux, » Guitton et Follin.

Ces nouveaux sociétaires sont admis à l'unanimité.

La séance est levée à 10 h. 1/2.

OUVRAGES, CARTES ET PLANS

offerts à la Société par

Mme CHEVALIER DE CONINCK ET M. JAMES DE CONINCK

Vosgien - Dictionnaire géographique universel des cinq parties du Monde. Paris, 1836, 1 vol. in-8, contenant 9 cartes gravées sur acier.

Dictionnaire géographique et statistique, rédigé sur un plan entièrement nouveau, par ADRIEN GUIBERT, Paris, 1850, 1 vol. gr. in-8.

Mon second voyage autour du Monde, par Mme IDA PFEIFFER, ouvrage traduit de l'allemand, Paris, 1857, 1 vol. in 12, avec une carte.

Voyages dans les deux Océans, Atlantique et Pacifique, 1844-1847, par EUGÈNE DELESSERT, Paris 1848, 1 vol. gr. in-8, illustré de nombreuses gravures; avec 1 plan et 1 carte.

Voyage pittoresque en Hollande et Belgique, par EDMOND TEXIER, Paris, 1857, 1 vol. grand in-8, orné d'illustrations de ROUARGUES FRÈRES.

Le Simplon et l'Italie septentrionale, promenades et pèlerinages. Paris, sans date, 1 vol. gr. in-8, orné de nombreuses gravures sur cuivre.

Le Danube illustré, vues d'après nature dessinées par BARTLETT, gravées par plusieurs artistes anglais. Édition française. Paris, 1850, 1 vol. in-4, orné de 32 gravures sur cuivre.

Une année de voyage dans l'Arabie centrale (1862-1863), par Wm GIFFORD PALGRAVE, ouvrage traduit de l'anglais, Paris, 1866, 2 vol. in-8, ornés d'un portrait, avec 1 carte et 4 plans.

L'Inde pittoresque — Madras, texte par A. URBAIN, Paris, 1840, 1 vol. in-8, contenant 22 gravures, d'après les dessins originaux de DANIELL.

L'Inde pittoresque — Calcutta, texte par A. URBAIN, Paris, 1840, 1 vol. in 8, orné de 22 gravures, d'après les dessins originaux de DANIELL.

Dix ans de voyages dans la Chine et l'Indo-Chine, par J. THOMSON, ouvrage traduit de l'anglais, Paris, 1877, 1 vol. in-8, orné de 128 gravures sur bois.

L'Empire Chinois. Mœurs, coutumes, architecture, industrie, etc., depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, par CLÉMENT PELLÉ. Londres. 1845, 1 vol. in-4 (4me volume) orné de 32 gravures sur cuivre, d'après les dessins de THOMAS ALLOM.

Mongolie et Pays des Tangoutes, par N. PRJÉVALSKI, ouvrage traduit du russe, Paris, 1880, 1 vol. in-8, avec 42 gravures sur bois et 4 cartes.

* * *

L'Eté à Paris, par JULES JANIN, Paris, Curmer, 1840, 1 vol. in-8, illustré de nombreuses gravures dans le texte et hors texte.

Fastes de Versailles, depuis son origine jusqu'à nos jours, par H. FOURTOUL. Paris, 1839, 1 vol. gr. in-8, orné de 42 gravures.

Guide du voyageur au Mont Saint-Michel et au Mont Tombelaine, Avranches, 1856, 1 brochure in-8, orné de 3 gravures hors texte.

Vichy et ses environs, guide du baigneur, par LOUIS PIESSE. Paris, 1863, 1 vol. in-12, avec 1 carte, 1 plan et 27 vignettes.

La Belgique et la Hollande, par A.-J. DU PAYS (guide Diamant) Paris, 1867, 1 vol. in-16, avec 2 cartes et 13 plans.

Quinze jours sur les bords du Rhin, guide pratique et illustré, extrait du guide des bords du Rhin, de A. de CONTY, Paris, 1867, 1 vol. in-16, avec gravures dans le texte, panorama du Rhin en 2 feuilles.

Montreux (L'Europe illustrée), par ALFRED CERESOLE, Zurich, 1865, 1 brochure in-16, avec 25 illustrations et 2 cartes.



L'Europe en 1887, par Sir CHARLES DILKE, Paris, 1887, 1 vol. in-8.

Politique extérieure et coloniale, par GABRIEL CHARMES, Paris, 1885, 1 vol. in-8.

Histoire générale de l'Italie, de 1846 à 1850, par DIEGO SORIA, professeur de droit public en Italie, Paris, 1889, 2 vol. in-8.

Galerie des Femmes de Shakespeare, collection de 45 portraits gravés par les premiers artistes de Londres, enrichie de notes critiques et littéraires. Paris, 1860, 1 vol. gr. in-8.

Œuvres complètes de Buffon, avec les extraits de DAUBENTON et la classification de CUVIER, Paris, 1838, 6 vol. in-8. Les gravures sont reliées en un 7e volume.

CARTES ET PLANS

—

4 feuilles de la Carte de France au 80.000e, gravées sur cuivre : feuilles de Brest, Provins, Fontainebleau et Lorient.

10 feuilles de la Carte de France au 320.000e, gravées sur cuivre : feuilles de Dunkerque, Cherbourg, Mézières, Brest, Lorient, Strasbourg, Nantes, Bourges, Clermont et Bordeaux.

Carte routière de la France, donnant les routes royales et départementales, les chemins de fer et les canaux. Paris, 1849, 1 feuille en noir.

Carte générale des principales voies de communication de la France. Paris, 1832, 1 feuille en couleurs, rectifiée et complétée en 1849.

Carte des Chemins de fer de la France et des pays limitrophes. Paris, 1862, une feuille en couleurs.

Carte du département du Calvados et d'une partie des départements limitrophes, au 200.000e. Paris, 1856, 1 feuille en couleurs.

Carte routière de l'Arrondissement du Havre, publiée par le Service vicinal, au 80.000e. Paris, 1858, 1 feuille en noir.

Plan de la Ville de Bordeaux, au 20.000e, revu et corrigé en 1857.

Plan du Port et de la Ville de Brest, au 4.000e, avec une légende historique. Brest, 1855.

Carte-guide du voyageur à Fontainebleau, visite du palais et de la forêt. Fontainebleau, 1854, 1 carte au 25.000e.

Plan topographique de l'agglomération lyonnaise, au 10.000e, Lyon, 1858, 1 feuille en couleurs.

Plan de Nîmes au 10.000e. 1880, 1 feuille en couleurs.

Plan de la Ville de Toulon et de ses environs, 1 feuille en couleurs.

Mapa de los caminos reales y transversales de Espana y de Portugal. 1 feuille en couleurs. 1867.

Carte des Etats de l'Italie, avec les régions circonvoisines. Paris, 1859, 1 feuille en couleurs.

Carte routière de la Suisse, d'après Keller. 1851, 1 feuille en couleurs.

Carte physique et politique de l'Europe centrale, comprenant l'Allemagne, l'Autriche, la Prusse et une partie des Etats limitrophes, indiquant les chemins de fer, les routes et les canaux, au 958.000e. Paris, 1866, 1 feuille en couleurs.

Carte générale de l'Allemagne, comprenant l'ensemble des Etats de l'Europe centrale. Paris, 1858, 1 feuille en couleurs.

Carte de la Navigation intérieure de l'Allemagne, de la Suisse et de Haute-Italie, 1860, 1 feuille en couleurs.

Carte administrative et commerciale de la Belgique, Bruxelles, 1857, 1 feuille en couleurs.

Plan of London and Westminster with the Borough of Southwark. Londres, 1833, 1 feuille en couleurs.

Cross's New plan of London. Londres, 1861, 1 feuille en couleurs.

London and its environs, Londres, 1851, 1 feuille en couleurs.

Map of India, from the most recent authorities. Londres, 1869, 1 feuille en couleurs.

Map of India, exibing its present political divisions, with a supplement containing the Birman Empire. Londres, 1869, 1 feuille en couleurs.

Map of the United States of America, the British Provinces, Mexico, the West Indies and Central America, with part of New Grenada and Venezuela. New-York, 1855, 1 feuille en couleurs.

BIBLIOGRAPHIE

Dictionnaire - manuel - illustré de Géographie, par ALBERT DEMANGEON (*Bibliothèque des Dictionnaires-Manuels illustrés*. Librairie Armand Colin, rue de Mézières, 5, Paris). Un volume in-18 jésus de *860 pages*, relié toile, tr. rouges. **6** fr.

Ce livre, vraiment original, d'une science sûre et au courant des acquisitions les plus récentes, est cependant d'une lecture aisée : il est indispensable à quiconque veut connaître la « Terre et l'Homme ». — M. Demangeon, chargé de Cours à l'Université de Lille, s'est adjoint comme collaborateurs des géologues et des géographes d'une compétence éprouvée.

L'originalité du livre est de donner, outre la nomenclature des *noms de lieux* que doit donner tout dictionnaire de géographie, un choix de *noms de choses*, de définitions, de renseignements relatifs aux différentes branches de la géographie.

On trouvera dans ce livre les notions élémentaires et les définitions simples dont l'intelligence devient indispensable à tout esprit cultivé. Ces notions et ces définitions concernent aussi bien la géographie naturelle que la géographie économique et humaine, que l'histoire de la géographie ; l'atmosphère ; les mers ; le relief des continents ; la géologie, les roches ; la végétation ; les animaux domestiques ; les peuples et les races ; les populations ; les cultures ; les industries ; le commerce ; les géographes ; les explorateurs ; la cartographie.

C'est une véritable encyclopédie géographique, et il n'en a point encore été publié, à un prix aussi modique, d'aussi complète et d'aussi riche en renseignements d'une réelle valeur scientifique et pratique.

L'ouvrage contient 860 pages et est illustré de cartes et de nombreuses figures.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

Voyage en France, 47e série. Région parisienne ; VI, Ouest: l'Yveline et le Mantois, par ARDOUIN-DUMAZET. Paris, 1907, 1 vol. in-12, avec 15 cartes ou croquis.

De la Loire aux Pyrénées, itinéraire général de la France, par Paul JOANNE. Paris, 1904, 1 vol. in-16, avec 56 cartes et 23 plans.

Les Falaises de la Manche, par Jules GIRARD, membre de la Société de Géographie. Paris, 1907, 1 vol. in-4, orné de nombreuses gravures.

Le Port de Rotterdam, par H. A. van YSSELSTEYN, ingénieur, sous-directeur des travaux de la ville de Rotterdam, 2e édition. Rotterdam, 1904, 1 vol in-4, accompagné de 55 gravures dans le texte et 8 planches en noir et en couleur hors texte. (Don de M. le Président de la Chambre de commerce de Rotterdam.)

Prague (Les Villes d'Art célèbres), par Louis LÉGER, membre de l'Institut. Paris, 1907, 1 vol. in-4, illustré de 111 gravures.

Palerme et Syracuse (Les Villes d'Art célèbres), par Ch. DIEHL, correspondant de l'Institut. Paris, 1907, 1 vol. in 4, orné de 129 gravures.

Londres et la Vie à Londres (Les Capitales modernes), par F. de BERNHARDT. Paris, 1907, 1 vol. in-8, illustré de 109 photographies.

Berlin comme je l'ai vu, texte et dessins par Ch. HUARD. Paris, 1907, 1 vol. in-8, orné de 115 illustrations hors texte et dans le texte.

La Bulgarie d'hier et de demain, par L. de LAUNAY. Paris, 1907, 1 vol. in-16, contenant 26 illustrations d'après les photographies de l'auteur et une carte.

La Russie agricole devant la crise agraire, par Alexis YERMELOFF, membre du Conseil de l'Empire, ancien ministre de l'Agriculture et des Domaines de Russie. Paris, 1907, 1 vol. in-16.

L'Allemagne moderne, son évolution, par Henri LICHTENBERGER, maître de conférences à la Sorbonne. Paris, 1907, 1 vol. in-12.

Le Guatemala économique, par Ch. H. STEPHAN, consul de Guatemala à Paris, renseignements pratiques et utiles à l'usage des industriels, transporteurs, capitalistes, employés, banquiers, commerçants, agriculteurs, travailleurs, etc. Paris, 1907, 1 vol. in-18.

Notice historique sur la Guyane Française, publiée à l'occasion de l'Exposition coloniale de Marseille (mai-nov. 1906), par Henri RICHARD, président honoraire de la Chambre d'agriculture de Cayenne. Paris, 1906, 1 broch. in-8, 16 pp. (Don de M. le Commissaire de l'Exposition coloniale de Marseille.)

Costa-Rica. Excursion por America, par José de SEGARRA et Joaquin JULIA. San-José de Costa-Rica, 1907, 1 vol. in-16, avec gravures. (Don de M. Edm. Raoul-Duval.)

Dictionnaire-Manuel illustré de Géographie, par Albert DEMANGEON (Bibliothèque des dictionnaires-manuels illustrés). Paris, 1907, 1 vol. in-18 jésus, 860 pp. avec cartes et figures. (Don de M. Armand Colin, éditeur.)

Les principales puissances du Monde, par P. CAMENA d'ALMEIDA, professeur de géographie à l'Université de Bordeaux (cours de géographie à l'usage de l'enseignement secondaire). Paris, 1907, 1 vol. in-18.

Atlas universel de Géographie moderne, par Richard ANDRÉE 5e édition revue et augmentée. Édition jubilaire par A. SCOBEL. Leipzig, 1907, 1 vol. in-folio contenant 139 cartes générales et 161 cartes de détail imprimées en couleurs. Texte des cartes en allemand, avec table des matières, abréviations et explication des noms géographiques en français et un Index alphabétique complet des noms.

Atlas universel de Géographie, par VIVIEN DE SAINT-MARTIN et F. SCHRADER, n° 51, Asie en 10 feuilles au 5.000.000e : feuille VI, Perse, Afghanistan.

Carte de France au 200.000e, publiée par le Service géographique de l'Armée, gravure sur zinc en 6 couleurs, avec courbes de niveau relevées au crayon lithographique :
Feuille 5 bis, Aix-la-Chapelle ;
» 5 ter, Coblentz ;
» 11 bis, Mayence ;
» 19, Saverne ;
» 28, Strasbourg.

Carte touriste de France au 400.000e, en 15 feuilles en couleurs, dressée avec le concours du TOURING-CLUB DE FRANCE :
Feuille 1, Cherbourg ; feuille 2, Lille ; feuille 3, Bruxelles ;
» 4, Rennes ; » 5, Paris ; » 6, Nancy ;
» 11, Clermont ; » 14, Toulouse ; » 15, Marseille.

Carte du Maroc au 500.000e, en 10 feuilles, publiée par le Service géographique de l'Armée, héliogravure sur zinc en 3 couleurs, terrain en courbes figuratives :
Feuille 1, Tanger ; feuille 4, Fez.

Catalogue des cartes, plans et autres ouvrages publiés par le Service géographique de l'Armée. 1er janvier 1907. Paris, 1907, 1 broch. in-8, 83 pp. avec 19 tableaux d'assemblage des principales cartes du Catalogue.

Carte topographique du Grand-Duché du Luxembourg, au 50.000e, levée et publiée par J. HANSEN :
Feuille 11, Luxembourg, en couleurs ;
» 14, Bettembourg, en noir.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

XXIVe Année — 3e et 4e Trimestres 1907



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131

1907

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque ouverte tous les excepté les dimanc mi-fériés, de 6 h. 1/2 à 7 de 8 h. 1/2 à 10

Toutes les comn les renseignements doive adressés au Secréta

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

Aventures des Marins Dieppois

Historique des découvertes maritimes, des exploits militaires, des travaux scientifiques, des sauvetages dus aux navigateurs de Dieppe.

Toutes les grandes villes maritimes ont eu leur époque glorieuse dont elles aiment à se rappeler les fastes.

Tyr, Athènes, Alexandrie, Carthage, furent dans l'antiquité des ports de mer considérables, dont les navires portaient la prospérité sur toutes les côtes du monde méditerranéen. Plus tard, au Moyen âge, Venise et Gênes prirent à leur tour le premier rang. Puis ce furent Lisbonne et Cadix dont les flottes allaient conquérir de nouveaux mondes. De nos jours rien n'égale la richesse commerciale des grands centres comme Londres, Hambourg ou New York.

Et la France, quelle cité prospère peut-elle opposer à ces reines de l'Océan ? Elle possède aujourd'hui des ports de la

plus grande importance, comme Marseille, Le Havı Bordeaux. Elle a vu autrefois Jean Bart illustrer Dunk Surcouf immortaliser Saint-Mâlo.

Une ville d'une renommée moins populaire, mérite a et peut-être encore davantage qu'on connaisse et admire sa destinée. C'est Dieppe, notre port de la côt mande, dont l'histoire à travers les siècles va nous raitre émaillée d'aventures de toutes sortes, héroïqu surprenantes, touchantes ou grandioses, qui, par variété, intéresseront de plus en plus le lecteur.

I. LES ORIGINES DE LA VILLE.

Avant-propos. Fondation de Dieppe. Premiers périls.

Actuellement Dieppe n'est pas ce qu'on peut appeler une grande ville. Avec ses vingt et quelques mille habitants elle ne figure que parmi les cités de second ordre.

Son histoire à travers les siècles n'est que plus curieuse, car on est étonné d'apprendre que les habitants d'une seule localité aient pu jouer un rôle important d'une manière si continue.

D'autres ports de mer doivent l'éclat de leur histoire à leur situation géographique qui en a fait des centres commerciaux ou militaires considérables. Dieppe, elle, ne doit sa renommée et sa prospérité qu'au courage personnel de ses propres habitants, hommes d'action d'une audace téméraire et presque toujours heureuse.

Si vous vous rendez, l'été, en villégiature sur la belle plage de Dieppe, vous ne pensez qu'aux sites admirables et reposants que vous êtes venus contempler à votre aise. En voyant l'entrain des pêcheurs, la tranquillité régulière du port, vous ne songez guère que ces gens aux allures vulgaires, au visage bronzé, aux habits pauvres, aux mœurs simples,au parler rude, sont en réalité, lorsque viennent les moments difficiles, des marins que le monde entier nous envie, des aventuriers d'une audace stupéfiante, des cœurs de patriotes héroïques parfois jusqu'au sublime.

C'est grâce aux vaillants de leur trempe que la marine française peut se glorifier d'avoir été au-dessus des marines espagnole, hollandaise et même anglaise, la première du monde.

Sans vouloir raconter toute l'histoire maritime de la France, contentons-nous de parcourir l'historique de cette cité dieppoise qui a passé par tant de splendeurs et de crises. Commençons par dire quelques mots de ses origines.

Au début de l'histoire de France, Dieppe n'existait pas encore. Lorsque les Normands venus des contrées polaires, ravagèrent notre pays, et qu'il fallut leur donner, pour les apaiser, une province où ils s'installèrent en maîtres, c'est sur les rivages de leur nouveau domaine, à l'embouchure du petit fleuve nommé l'Arques, qu'il fondèrent en 1080 une ville à laquelle, dit-on, ils donnèrent d'abord le nom de Bertheville. Peu après, comme la plage était basse (en flamand et en anglais *deep*), le nom se modifia en celui de Deep, puis Dieppe.

Dieppe ne joua pas tout d'abord un grand rôle. Les Normands conquirent l'Angleterre, le sud de l'Italie, mais Dieppe resta étrangère à ces expéditions guerrières. On y construisit un fort, mais ce fort n'eut pas longue durée. Le roi d'Angleterre Richard Cœur de Lion y fut en effet assiégé par son rival le roi de France Philippe-Auguste. Richard parvint à se sauver, mais Dieppe fut prise et détruite.

Voilà certes un mauvais commencement. Mais ne craignez rien ! Dieppe ne tarde jamais à se relever de ses ruines. Des remparts sont construits, lui permettant de résister à une nouvelle attaque (1).

Jusqu'ici les Dieppois n'ont guère été aux prises sur mer qu'avec les tempêtes. Cependant cette habitude de vaincre le danger, cette énergie à combattre les éléments vont bientôt trouver un autre champ d'action dans les expéditions guerrières et les voyages de découvertes.

(1) Cf. *Indicateur de Dieppe*, Dieppe, 1824, in-8.

II. LES DIEPPOIS DÉCOUVRENT LES COTES D'AFRIQUE.

Premières découvertes et colonies en Sénégal et en Guinée. Preuves de ces découvertes. Béthencourt conquiert les Canaries. Bracquemont amiral de Castille. Décadence des colonies africaines.

Les Portugais regardent comme la plus grande gloire de leur nation d'avoir, disent-ils, les premiers longé les côtes alors inconnues de l'Afrique occidentale, doublé le cap Vert en 1461 et le cap des Palmes vingt ans après.

On sait aujourd'hui d'une manière certaine qu'ils ont été devancés dans ces premières grandes découvertes par les Dieppois, non pas de quelques années, mais de plus d'un siècle !

En 1339, trois navires partirent de Dieppe, s'élancèrent dans les mers du sud, longèrent les rivages brûlants et inhospitaliers de l'Afrique, abordèrent en Guinée, et revinrent chargés d'or et de marchandises. Cela se passait sous le règne de Philippe VI de Valois, à une époque où personne en Europe ne pensait à la possibilité de fonder des colonies en territoire sauvage.

En 1364, deux autres navires partent, échangent leurs produits contre des cuirs, de l'ivoire, de l'ambre gris, de la poudre d'or, que les indigènes apportent en abondance. Ils doublent le cap Vert et le cap des Palmes. Sur les côtes de Guinée ils remarquent deux villages où ils sont reçus avec des démonstrations d'amitié. Ils les nomment l'un Petit-Dieppe à l'embouchure du Rio-Sestos, l'autre Grand-Sestre, ou Paris, sur la côte de Malaguette.

En 1381, trois autres bateaux : *La Vierge*, *Le Saint-*

Nicolas et *L'Espérance*, doublent le cap des Trois Pointes et trafiquent sur la Côte de l'Or, à La Mine, ou Elmina.

Enfin en 1383, trois autres vaisseaux dieppois, chargés de matériaux de construction, d'outils, de semences, arrivent à la Côte de l'Or, au comptoir à La Mine (El Mina), et y laissent, à demeure cette fois, une partie de leurs équipages. Tous les deux ans un voyage mettait en rapport Dieppe avec La Mine.

Voilà donc une véritable petite colonie fondée, et cela dans un pays absolument ignoré du reste du monde, et dans un temps où aucune puissance, aucune ville européenne ne possédait de colonie hors de l'Europe !

Pendant d'heureuses années, nos rusés Dieppois profitèrent seuls de leur découverte car il était de mode et possible à cette époque de tenir caché le lieu de provenance lointaine des produits exotiques, afin d'éviter la concurrence.

Tandis que les Gênois ou les Vénitiens s'enrichissaient à apporter en Europe les produits de l'Inde, de l'Arabie ou du Zanguebar, et pour cela empruntaient le concours des caravanes arabes, les Dieppois faisaient mieux encore. Ils rapportaient les mêmes produits des côtes de Guinée, connues d'eux seuls et bien plus facilement à leur portée directe. Ils pouvaient donc vendre la poudre d'or, le poivre, les épices, l'ivoire, moins cher que tous leurs concurrents.

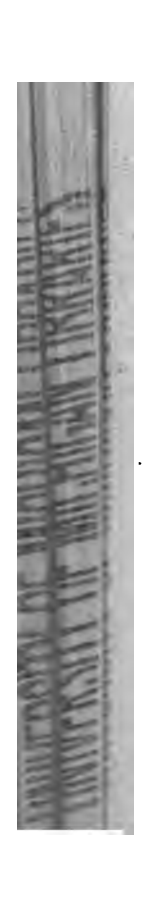
C'est de cette époque que date l'industrie particulière à Dieppe de la sculpture d'ivoire, industrie très lucrative autrefois, et dont elle garde encore aujourd'hui presque le monopole.

On pourrait être tenté de douter de ces découvertes si précoces, et les Portugais surtout les ont traitées de fables. Aujourd'hui tous les historiens qui ont étudié la question considèrent comme certains les faits que nous venons de raconter.

Établissements dieppois en Guinée
d'après Villaud de Bellefonds, Barbot et Prévost.
(avec les frontières des Colonies actuellement.)

Canaries
1402
Magreb.
Blanc
1339
Irguin
1339.
SENEGAL
Empire de Mali
au XIVe siècle.
Empire de Kanem
au XIVème siècle.
Bambaras
Touts
SIERRA
LEONE
LIBERIA
Rio Sestos
Ancien royaume de Mondo
Marécages
Royaume d'Assuei
Tekrour
Achanti
Fantis
Dahomey
Wida
Nosi
Côte de Malaguette
C. d'Ivoire
C. de l'Or
C. des Esclaves
Cap Mesorado
Petit Dieppe
Grand Sestre ou Grand Paris
Petit Sestre ou Petit Paris
Falcoray
Comando
1364
1381
Cap des Trois Pointes
La Mine ou Elmina
1384
Accra
1619

Établissements Dieppois en Guinée



Les anciens chroniqueurs de Dieppe ont relaté ces expéditions et d'autres chroniqueurs ou historiens les ont eux-mêmes transcrites en copiant textuellement les premiers. Les archives de Dieppe devaient contenir des preuves encore plus probantes, mais elles ont été brûlées lors de l'incendie de Dieppe en 1694. Asseline, Croisé, Guibert, Abreu de Galindo, le savant portugais Barros, le voyageur arabe Ibn Kaldoun confirmèrent ces dires.

En plus de ces chroniqueurs, dont Estancelin a synthétisé le travail, nous avons, comme nouveaux arguments, les récits des voyageurs qui ont visité la Guinée plus tard, alors que les établissements dieppois étaient abandonnés. Parmi eux, le savant voyageur hollandais Dapper avoue que les indigènes l'accueillaient en lui criant: « Malaguette! Malaguette tout plein à terre ! » Or, tous ces mots sont français et malaguette est un vieux mot français qui signifiait poivre. On donne même encore à cette côte indifféremment le nom de côte du Poivre ou de côte de Malaguette. Cela montre bien que les Français passèrent et commercèrent autrefois dans ces régions. Dapper a vu, gravés sur une batterie de La Mine, qu'on appelait encore la batterie française, les deux premiers chiffres d'une date 1300 dont les deux derniers étaient effacés ; or, les Portugais n'arrivèrent-là qu'après 1400. Il a vu les armes de France dans la chapelle du fort de La Mine.

Le capitaine français d'Elbée les a reconnues un peu plus tard, dans un château (1671). Villaut de Bellefonds, dans son voyage aux côtes de Guinée, donna encore plus de poids à ces preuves multiples.

Une autre série de preuves se trouve sur les cartes portugaises du XVIe siècle et hollandaises du XVIIe. Les noms des villages ci-dessus, ainsi que celui de la Baie de France, sont inscrits en français : Petit-Dieppe, Grand-Sestre, Petit-

Sestre, etc., alors que ceux des autres localités sont portugaises (1).

Plus près de nos jours, au XVIIe siècle, les indigènes jouaient sur leur tambour une vieille marche française qu'ils avaient retenue depuis ce temps (2) !

On parlait déjà vaguement, en Europe, d'un archipel peu fréquenté situé à l'ouest des côtes d'Afrique. Très vaste, bien situé, fertile, populeux, il avait été surnommé par les anciens l'archipel des îles Fortunées. Les Numides, les Phocéens, les Carthaginois, les Arabes, le Génois Malocello (1291), les Portugais y avaient abordé, dit-on, sans songer à s'en rendre maîtres à cause de leur éloignement. Ils avaient remarqué un peuple de race particulière, dont les mœurs se rapprochaient de certaines coutumes asiatiques (3).

Un gentilhomme dieppois, Jean de Béthencourt, qui possédait un château aux environs de la ville, résolut de se tailler un royaume dans ces îles lointaines, de convertir au christianisme les habitants et d'éveiller leur activité commerciale.

Jean de Béthencourt équipa à ses frais une flotte, prenant ses concitoyens comme matelots, se rendit à La Rochelle, puis à Cadix en Espagne, et en 1402, il débarqua dans une île des Fortunées qu'on appela depuis archipel des Canaries.

Lancerote, où il aborda avec son équipage, bien qu'aussi étendue que l'île de Rhodes, n'était cependant que la quatrième en grandeur de l'archipel qu'il se proposait de soumettre.

Il vit là un peuple sauvage, les Guanches qui, par quelques rudiments de civilisation et par leur soin d'embaumer

---

(1) Cf. Hue. *Nos Petites Colonies*. Paris, 1884.

(2) De Marchais, cf. Villaut de Bellefonds et Barbot dans l'*Histoire des voyages de l'abbé Prévost*, tome III, in-4, Paris, 1747.

(3) *Revue de Géographie* de 1882.

les morts, semblaient provenir de quelque colonie africaine. Les Guanches, à l'approche des navires se sauvèrent dans les montagnes et laissèrent les Français débarquer.

Malheureusement Béthencourt revint en Espagne pour y chercher des provisions, des renforts, et pour placer les îles sous la suzeraineté du roi de Castille. Pendant son absence, ses lieutenants se brouillèrent entre eux, maltraitèrent la population et compromirent la conquête (1).

A son retour, Béthencourt convertit au catholicisme Maxorata, roi de l'île de Fornatura, conquit celles de Palma, de Hierro. Enfin, malgré bien des vicissitudes et des luttes sanglantes, il en arriva à se faire tellement apprécier par les indigènes que ceux-ci ne voulurent pas le laisser rétourner en France et s'accrochèrent à son navire en pleurant.

Il revint cependant dans son château, laissant sa seigneurie et royaume à son neveu Maciot, et la domination spirituelle à l'évêque Albert des Maisons qu'il avait prié le pape d'y envoyer.

Il mourut en 1425 (2).

Nous venons de voir les Dieppois en relation avec la Castille. Les deux flottes étaient depuis longtemps en rapports amicaux. Ainsi, en 1386, un Dieppois, Bracquemont, était parvenu au titre d'amiral de Castille.

Notons aussi que ces îles Canaries colonisées par Béthencourt, virent relâcher chez elles, en 1492, la flottille castillane de Christophe Colomb qui partit de là pour découvrir l'Amérique.

Nous verrons plus tard, De Chastre jouer un rôle glorieux dans l'archipel voisin, celui des Açores.

Les guerres continuelles qui ensanglantèrent la France

---

(1) Cf. *Histoire de la première découverte des Canaries*, Boutier, Paris, 1630, dans le *Traité de Navigation de Bergeron*.

(2) Cf. *La Revue de Géographie* de 1886, et Hœfer, l'*Univers* : Iles de l'Afrique.

au XIVe siècle, les luttes civiles qui divisèrent notre pays, appauvrirent tellement les plus riches cités commerçantes que Dieppe, elle-même, préoccupée de sa propre défense, délaissa de plus en plus ses comptoirs africains. Lorsque la paix rétablit le calme, il était trop tard pour renouer les anciennes relations. Un autre pays avait déjà pris notre place.

N'ayant plus d'ennemis à combattre, les Portugais, bien situés en plein océan, songèrent à leur tour à se créer un empire. Ils s'établirent d'abord sur tous les rivages de l'Afrique, puis au Brésil, dans l'Inde et jusqu'en Océanie.

Ils ne se firent pas faute de combattre énergiquement les armateurs dieppois qui avaient persévéré dans leurs entreprises, pour les forcer à abandonner ce commerce lucratif. En 1486, ils attaquent un vaisseau dieppois à Accra et le coulent. En 1491, ils en coulent un autre au cap Corse, toujours en temps de paix, mais les mœurs de l'époque toléraient ces actes de brigandage.

Les Portugais, puis les Hollandais devenus les maîtres des côtes d'Afrique, ne tardèrent pas à se faire maudire des indigènes, pour lesquels ils se montraient très cruels. Aussi, plus tard, lorsque les nègres virent revenir les Français, ils semblèrent se rappeler les anciennes traditions, car ils les accueillirent comme des libérateurs (1).

On cite, par exemple, ce fait qui met en évidence leur manière de procéder. Pour prendre La Mine, qui n'était qu'un simple entrepôt commercial, les Portugais persuadèrent aux indigènes que les Dieppois les exploitaient et qu'eux leur donneraient les mêmes marchandises à plus bas prix. Les sauvages, avec leur esprit naïf et versatile, prirent donc fait et cause pour les nouveaux venus ; ils les aidèrent à prendre La Mine, et à massacrer les Dieppois.

(1) Cf. Hœfer, l'Univers, Guinée.

Une fois maîtres de la ville, les Portugais la fortifièrent. De l'église ils firent une citadelle, des magasins une caserne et naturellement, ils profitèrent de la force de leur position pour maltraiter les nègres, les accabler d'impôts et les vendre en esclavage. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que des vieillards centenaires regrettassent encore à haute voix, devant l'explorateur Braven, en 1617, l'époque heureuse où les Dieppois vivaient en bons camarades avec leurs ancêtres (1).

La colonisation dieppoise en Guinée porta ses fruits, malgré tous ces revers. En effet, Richelieu, toujours attentif à l'extension de notre commerce, donna à trois compagnies, dont une dieppoise, le privilège du commerce sur les côtes d'Afrique, et s'y fit admettre comme membre associé (1635).

La compagnie exploita la région, mais, mal dirigée par la suite, craignant de mauvaises affaires, elle vendit ses privilèges à la compagnie des Indes Occidentales, la même année que la société dieppoise de Madagascar vendit ses droits à la compagnie des Indes Orientales (1664). Les établissements français, grâce à l'habile administration d'André Brue, prospérèrent alors, principalement au Sénégal, jusqu'à ce que ces droits de premiers occupants aient donné aux Français le prétexte de conquérir la Sénégambie, le Dahomey, le Fouta-Djallon, l'Assinie qui forment actuellement les débouchés d'une immense colonie ouest-africaine.

(1) *Cf.* Théodore de Bry, Collection de *Petits Voyages*, Appendice.

III. LES DIEPPOIS PENDANT LA GUERRE DE CENT ANS.

Débuts maritimes de la guerre de Cent ans. Délivrance de La Rochelle. Prise et délivrance de Dieppe.

La rivalité entre l'Angleterre et la France dont nous avons vu pâtir Dieppe, se réveilla plus ardente que jamais au début de cette lutte néfaste qu'on a flétri sous le nom de guerre de Cent ans.

Cette guerre causée, comme on le sait, par les prétentions du roi d'Angleterre d'hériter du trône de France, fut loin de commencer par le désastre de Crécy. Les Anglais, ayant réuni une flotte déjà puissante, vinrent incendier Boulogne. En représailles une flotte française alla piller Southampton, et rapporta un riche butin à Dieppe (1339).

Il est vrai que pendant que les Français étaient occupés sur les côtes des Anglais, ceux-ci en profitèrent pour incendier une partie de Dieppe et ne furent repoussés que par une vigoureuse sortie.

L'année suivante eut lieu la première grande bataille navale qu'ait livrée notre pays. La flotte française fut attaquée à l'Ecluse, près des côtes de Flandre par une flotte anglaise bien supérieure en nombre, mieux placée et mieux commandée. Notre marine y fut presque entièrement anéantie. Or, d'après d'anciens documents, on voit que Dieppe avait à elle seule fourni plus du dixième du contingent : 28 bâtiments portant chacun une moyenne de cent hommes. Un seul port en avait fourni davantage : celui de Leure, aujourd'hui disparu. Ce fait montre éloquemment la grande importance qu'avait Dieppe relativement aux autres ports

de mer, à cette époque, bien qu'elle n'en soit encore qu'au début de sa période glorieuse.

Les Dieppois durant le combat montrèrent l'exemple d'un courage désespéré. Le soir, le bâtiment dieppois *Le Jacques* resta seul à continuer la lutte et à résister à cinq bâtiments anglais. Quand les ennemis s'en rendirent maîtres et y pénétrèrent, *Le Jacques* ne possédait plus un seul défenseur survivant à son bord !

Lorsque Charles V entreprit de chasser les Anglais et y réussit un instant,il fit appel au dévouement des Dieppois. Ceux-ci ne se firent pas faute d'entreprendre une expédition contre leurs ennemis naturels, car l'État n'avait pas encore de flotte présentable. En 1370, une flotte part de leur port, traverse la Manche et brûle le port de Portsmouth. Puis, apprenant que La Rochelle est bloquée par une flotte anglaise, elle se dirige de ce côté et délivre la ville (1371).

Sans négliger, comme l'on voit, ses devoirs patriotiques, à une époque où chaque localité ne songeait guère qu'à sa propre défense, Dieppe travaille en même temps à s'enrichir par le commerce et elle y réussit au-delà de ses espérances.

Une période de revers survint ensuite. Dieppe eut fort à souffrir de la guerre de Cent ans ; les Anglais se vengaient sur une ville à leur portée et peu fortifiée, des échecs qu'ils éprouvaient parfois. Ils s'en emparèrent en 1420 et en restèrent quinze années les maitres, après lesquelles une révolte les en chassa.

Les Anglais rassemblent aussitôt une forte armée et la confient à Talbot, pour reprendre la ville. Celle-ci résiste héroïquement mais elle va succomber lorsqu'un secours imprévu vient la délivrer. Le fils de Charles VII, le dauphin Louis, demande à son père de faire ses premières armes en défendant Dieppe. Il accourt avec une forte armée, et comme ses généraux hésitent à attaquer la bastille

occupée par les Anglais, il prend lui-même une échelle, la pose, et monte seul à l'assaut. L'armée, entraînée par son exemple, escalade la muraille ; le fort est pris et les Anglais doivent se rendre ou s'esquiver en toute hâte (1442).

L'année suivante on comprit la nécessité de fortifier une position si importante, on construisit un nouveau château-fort, qui existe encore à l'ouest de la ville. Trois batteries de canons, des mortiers disposés sur les remparts et les jetées firent de la ville une véritable place forte (1).

(1) Guérin, *Histoire maritime de la France*, Paris, 1881, in-18

IV. COUSIN DÉCOUVRE L'AMÉRIQUE.

Voyages de Cousin. Preuves de sa découverte probable.

Nous avons suivi nos hardis navigateurs sur les rivages de l'Afrique où leur audace précoce se riait d'une navigation menacée de dangers continuels et imprévus. Quelques-uns s'écartaient parfois de la côte dans l'espérance de trouver vers l'Ouest un archipel nouveau. La boussole dont ils se servaient depuis peu leur donnait une assurance dont ils voulaient profiter.

Il existait alors à Dieppe une école d'hydrographie où un savant professeur, que l'on reconnait comme le fondateur de cette science, Descalier excellent astronome et mathématicien, enseignait à des élèves empressés à s'instruire de ses idées.

Parmi ceux-ci se trouvait un jeune capitaine nommé Cousin, que nous allons voir appelé à faire la plus grande découverte qu'on puisse signaler dans l'histoire de l'humanité.

Cousin s'était déjà distingué dans une lutte avec les Anglais. Ceux ci, fiers des progrès de leur marine, s'emparaient continuellement des vaisseaux français dans la Manche et les gardaient prisonniers en pleine paix. Le roi n'osant pas intervenir, les armateurs dieppois se consultèrent et un beau jour tombèrent sur tous les bâtiments anglais qu'ils aperçurent. Ils les emmenèrent dans leur port et ne les rendirent qu'après avoir fait promettre aux Anglais de respecter dorénavant notre pavillon. Cousin, dans cette affaire, s'était distingué par la prise d'un vaisseau ennemi.

Il entendit avec étonnement Descalier professer que, la terre étant ronde, il serait possible de retrouver le conti-

nent en traversant l'océan Atlantique et en naviguant vers l'Ouest.

Cousin entreprit donc, sur les conseils de Descalier, de longer les côtes d'Afrique, puis de naviguer hardiment vers l'Occident.

En 1488,c'est-à-direquatre ans avant Christophe Colomb, Cousin part de Dieppe avec un gros navire, descend vers le Sud, puis porté sans doute par le courant équatorial, il arrive dans une terre absolument inconnue.

C'était l'Amérique, dont plusieurs esprits avancés prévoyaient la découverte, l'Amérique à laquelle, plusieurs siècles auparavant, d'autres Normands avaient déjà touché vers le Nord par leurs explorations du Groenland.

Le trajet d'un continent à l'autre avait duré deux mois.

Cousin descendit à terre à l'embouchure d'un fleuve, le Maragnon d'alors, c'est-à-dire l'Amazone. Il n'avait guère de vivres lui permettant de s'attarder en terre étrangère, et d'ailleurs son plan était de revenir à Dieppe par l'Afrique.

Après diverses pérégrinations, il se serait vu porter par les courants et la tempête, au Sud de l'Afrique, au cap de Bonne Espérance et, longeant les rives du continent noir, il serait revenu en France faire le récit de ses étranges découvertes.

Dans un second voyage il aurait, dit-on, doublé le cap de Bonne-Espérance (1491) et touché aux Indes.

Cousin aurait fini ses jours dans un âge avancé, professeur d'hydrographie, en remplacement de Prescot, successeur de Descalier. Il aurait eu lui-même comme continuateurs Guérard et Gaudron.

Ses découvertes furent d'abord tenues presque secrètes par raison commerciale, pour éviter la concurrence, de même que celles des côtes de Guinée.

Le voyage de Cousin serait un des évènements les plus curieux de l'histoire. Lorsque les Gênois ont fêté le

quatrième centenaire de Christophe Colomb, des fêtes ont eu lieu aussi à Dieppe en l'honneur de Cousin et de ses hardis compagnons. Dès le seizième siècle, au moment où l'Espagne tirait vanité de la découverte de l'Amérique, les Dieppois protestaient déjà et affirmaient la priorité de leurs découvertes (1).

Depuis, de nombreuses discussions se sont élevées à ce sujet, mais pas aussi nombreuses que l'importance de la question le mériterait. On se reporte principalement à un ouvrage intitulé : *Mémoires chronologiques pour servir à l'histoire de Dieppe et de la navigation française,* par Desmarquets (2).Ce livre a été composé sur des manuscrits que la Révolution a détruits, et qui étaient eux-mêmes copiés sur les documents qui existaient dans les archives de Dieppe, brûlées en 1694. Il est inscrit à la Bibliothèque nationale (3) et donne dans une introduction les écrits qui ont servi de base principale à cet important problème historique, ceux de Guibert, d'Estancelin, de Dablon, de Gouëe, d'Asselme, etc. (Voir aussi les ouvrages cités à propos de la Guinée.)

La tradition locale, ces écrits de seconde main mais qui n'avaient aucune raison sérieuse d'être dénaturés, la possibilité de l'évènement puisque le même fait est arrivé à Colomb, puis à Cabral quelques années plus tard, seraient des arguments presque probants. Il s'en ajoute un autre digne de remarque.

Cousin a eu comme second, dans son équipage,un étranger nommé Vincent-Yanès Pinçon.Celui-ci se fit remarquer en route par son insubordination ; il avait voulu faire révolter les matelots. A son retour à Dieppe, Cousin fit son rap-

(1) Dans l'*Histoire du monde* de La Popinière en 1582, par exemple.

(2) Paris, 1785, 2 volumes in-12.

(3) N° 2362 L 7 K.

port, Pinçon fut destitué par le Conseil de ville, et il se retira à l'étranger.

Or lorsque, quelques années après, Colomb cherchait partout des protecteurs pour équiper une flotte, le seul appui effectif qu'il trouva fut auprès des trois frères Pinzon de Palos. Ceux-ci, à son appel, lui sacrifièrent leur fortune, montèrent dans sa flottille, furent les commandants de deux de ses trois caravelles et, dans les occasions difficiles, étaient toujours appelés en conseil, exhortant à se diriger vers le Sud pour retrouver le courant équatorial, prenant sur eux d'affirmer l'heureux résultat du voyage et se narguant les ordres de Colomb, qu'ils quittaient et accostaient à leur gré (1).

Cette coïncidence permet de croire que l'un des frères Pinzon qui se nommait précisément aussi Vincent, était celui qui avait fait le premier voyage, quatre ans auparavant, avec Cousin.

Sans insister davantage sur ces discussions nous retiendrons donc comme très probable la découverte de l'Amérique par les Dieppois, et cet heureux et remarquable événement n'est qu'un des nombreux hauts faits dont nous allons voir s'enrichir leur histoire.

---

(1) Cf. Jules Verne, *La découverte de la terre.*

V. LA FORTUNE DES ANGO.

Ango et Jean III de Portugal. Premier établissement à Terre-Neuve. Voyages de Parmentier et de Gonneville. Victoire navale de Calais.

A l'époque de François I[er], les armateurs dieppois, faisant un commerce très actif dans l'ancien et même le nouveau continent, étaient renommés par toute l'Europe pour leur richesse et leur puissance.

L'histoire de la célèbre famille Ango est restée typique Ango s'était enrichi dans le commerce des produits exotiques. C'est ainsi que le capitaine Aubert chargé par lui d'explorer les côtes de l'Amérique du Nord, découvrit l'île de Terre-Neuve.

Son fils, Jean Ango, décupla sa fortune par d'heureuses expéditions. Il entretenait dans les mers indiennes des flottes de plus de vingt navires. Il n'était pas prudent, en effet, de s'aventurer dans ces parages, car les Portugais, jaloux de notre prospérité, s'emparaient en pleine paix de nos bâtiments, les pillaient, et massacraient l'équipage.

Ango résolut d'en finir avec ces insupportables bravades. Un jour, apprenant la perte d'un de ses vaisseaux, il arme précipitamment une flotte de dix gros navires, la remplit de soldats mercenaires, et leur ordonne d'aller bloquer le port de Lisbonne.

Grand fut l'émoi du roi de Portugal, Jean III, cependant dans tout l'éclat de sa puissance, lorsqu'il apprend qu'une flotte ennemie vient bloquer sa propre capitale, incendier les villages à l'embouchure du Tage, s'emparer des navires qui tentent de forcer le passage !

Il envoie aussitôt des ambassadeurs au roi de France

François Ier, qu'il croyait l'instigateur de cette attaque, pour lui demander quelles raisons l'y avaient poussé.

François Ier n'était sans doute pas fâché de voir punir les attentats portugais par cette mortification. Il répondit dit-on, aux envoyés que cette affaire ne le regardait pas et qu'ils eussent à s'entendre avec Ango.

La paix se fit, Ango retira sa flotte à la promesse que les Portugais respecteraient désormais les vaisseaux français.

François Ier vint lui-même visiter Dieppe. Ango se chargea à lui seul des frais énormes causés par cette réception. Il logea lui-même le roi dans son ravissant château de bois et fut fait, en récompense, capitaine-gouverneur de la ville (1532).

Tant de succès enorgueillirent Ango. Il s'était vu, lui simple bourgeois, imposer la paix à un puissant monarque. il avait hébergé son prince et en avait reçu des lettres de noblesse. Dès ce jour on le vit mener une vie ridiculement fastueuse et arrogante. Il mécontenta tous ses administrés, ses amis, ses associés, si bien qu'après la mort de François Ier, ceux-ci s'unirent contre lui et lui intentèrent de nombreux procès.

Ango perdit ainsi presque toute sa fortune. Le château de Varengeville qu'il avait fait construire à grands frais fut vendu. Lui qui avait autrefois prêté de l'argent et des vaisseaux au roi de France, se vit réduit presque à la misère, n'osait plus sortir du château et mourut retiré dans ses emplois de gouverneur. Il fut enterré dans l'église Saint-Jacques en 1551.

Nous avons vu le premier Ango envoyer une expédition dans l'Amérique, récemment découverte par les Dieppois, auxquels avaient succédé les Espagnols, les Portugais et les Anglais.

---

(1) Voir la description de ses châteaux dans : Frissart, *La ville et le port de Dieppe*, Paris, 1854.

Il voulait que la France prît part une des premières à la colonisation du nouveau continent. Le capitaine Aubert avait pour mission d'explorer les pays qu'il rencontrerait, d'y fonder un établissement et de recueillir des renseignements sur ses ressources commerciales.

Aubert partit sur *La Pensée* ayant pour second Varassen. Il arriva dans l'Amérique du Nord, explora l'embouchure du fleuve Saint-Laurent sur les bords duquel nous allions peu après fonder la colonie du Canada et aperçut la grande île de Terre-Neuve (1).

Cette île avait été vue quelques années auparavant par les Anglais avec Sébastien Cabot, mais ceux-ci n'y avaient pas débarqué. Aubert y descendit, séjourna dans l'île, recueillit des documents sur ses productions, particulièrement dans la partie sud que les Anglais n'avaient pas côtoyé. Il revint à Dieppe et son rapport fut défavorable à tout projet d'entreprise commerciale. C'est cependant aujourd'hui, le seul point de l'Amérique du Nord où les Français possèdent une colonie, et ces comptoirs de Saint-Pierre et Miquelon sont justement fréquentés surtout par les matelots dieppois qui s'y livrent à la pêche à la morue.

Aubert rapporta de ces pays un sauvage qui fut exhibé à Paris en 1508, qui passionna la curiosité des Parisiens parce que ce fut le premier Américain qu'on amena dans cette ville.

Un autre navigateur mérite aussi d'attirer notre attention, c'est Parmentier, qui entreprit ses voyages sous les auspices d'Ango, avec deux navires prêtés par le riche armateur et qui, à son retour, lui dédia l'ouvrage où il rend compte de ses aventures.

Les voyages de Jean Parmentier sont les premiers que les Français aient faits dans l'océan Indien. Lors de son

---

(1) Cf. *Revue de géographie*, 1887.

second voyage, il partit de Dieppe avec deux vaisseaux, *La Pensée* et *Le Sacre* (1527) longea l'Afrique, découvrit les îles solitaires de la Trinité et prit terre à Madagascar.

Les indigènes de l'île, d'abord satisfaits des cadeaux qu'on leur faisait, se fâchèrent subitement sans motif et massacrèrent trois matelots. Il fallut cependant débarquer de vive force pour renouveler la provision d'eau douce à une source voisine. On leva l'ancre, mais le scorbut se mit dans l'équipage et il se passa peu de jours sans qu'on eût à jeter un cadavre à la mer.

Après avoir touché l'Inde, Parmentier aborda à Sumatra, fut reçu avec les termes d'une vive sympathie par un roi et par les indigènes du pays, échangea ses marchandises pour une grande quantité de poivre, de gingembre, de cannelle et d'autres épices, loua dans l'île une maison qu'il fortifia.

Mais Parmentier mourut lui-même de la fièvre. Il avait 49 ans. Son navire qui avait touché la Chine (1528) rentra à Dieppe, rapportant d'amples provisions, les cahiers du capitaine et l'indication de routes commerciales où les Dieppois vont trouver les éléments d'une nouvelle fortune (1529) (1).

Ce fut aussi Ango qui défraya le voyage de Paulmier de Gonneville qui a touché le Brésil, un peu après Cabral (1504), de Denys d'Honfleur qui a visité ce pays deux ans plus tard alors que Cabral n'y était resté que le temps de s'approvisionner (2).

Sous François I[er], la France dut, comme on le sait, se défendre éperdûment contre l'empereur Charles-Quint qui possédait une grande partie de l'Europe et de l'Amérique et qui prétendait à la monarchie universelle. La lutte se

(1) Voir son journal complet dans Etancelin : *Recherches sur les voyages et les découvertes des navigateurs normands*, Paris 1832.

(2) Cf. Michaud, *Biographie générale*.

prolongea sous Henri II, fils de François I[er], qui demanda aux Dieppois de faire quelque chose pour la défense de leur patrie. Ceux-ci y consentirent à condition que tous les capitaines de bâtiments seraient Dieppois, condition imposée par la simple prudence, car les Dieppois comptaient sur la vaillance et sur l'expérience des chefs qu'ils avaient vus à l'œuvre.

Une flotte de dix-neuf petits bâtiments sortit du port et croisa dans le détroit du Pas-de-Calais où devait passer une flotte hollandaise de vingt-quatre énormes hourques, plus fortes et d'un effectif supérieur. Les Hollandais furent tout étonnés de voir que les embarcations françaises loin de s'esquiver, s'étaient disposées au combat et fondaient sur eux à toute vitesse.

Le combat dura toute la journée. Ce fut un des plus acharnés, des plus furieux qu'on ait vus sur mer. L'abordage, l'incendie, la mitraille se confondaient. Le commandant français d'Espineville tomba mort l'un des premiers.

Le lendemain, Dieppe vit revenir sa flotte, épuisée, en loques, ayant perdu la plupart de ses défenseurs, mais complètement victorieuse et ramenant captives cinq grandes hourques avec plus de quatre cents prisonniers (1555).

Henri II écrivit une lettre chaleureuse de remerciements aux Dieppois. Quelques mois après cet évènement, Charles-Quint demandait la paix puis abdiquait et démembrait son empire (1).

(1) Guérin. *Histoire maritime de la France.*

VI. ETABLISSEMENTS EN AMÉRIQUE ET A MADAGASCAR.

Aventures de Ribaut en Floride. Aymar de Chastre. Legrand, premier flibustier. D'Ernambuc à Saint-Christophe. colonise la Martinique. Prise de la Guadeloupe. Première colonisation à Madagascar.

La guerre étrangère terminée, le champ resta libre aux luttes religieuses qui vinrent encore décimer notre pays déjà si éprouvé. Dieppe fut une des premières cités à se déclarer pour la réforme religieuse.

Sur le conseil de Coligny, elle tenta de former sur la côte d'Amérique, une colonie protestante. Jean de Ribaut, natif de Dieppe, partit de cette ville en 1562 avec deux navires et aborda en Floride.

Le nouvel établissement, privé de secours, de munitions et de vivres, ne put résister à l'hostilité des indigènes et du climat. Elle était à la merci de qui voulait l'attaquer. Un jour, les colons virent apparaître une flotte espagnole et, comme on était en paix avec l'Espagne, ils accueillirent avec enthousiasme leurs libérateurs, tout en se tenant sur leurs gardes pour éviter un coup de main.

L'amiral espagnol Mendoza encouragea les Français à quitter leur fort, disant qu'il ne leur donnerait des approvisionnements que s'ils se rendaient sans armes près de lui. Dès qu'il eut les 800 Français à sa discrétion, il en fit égorger une partie et pendit les autres à des arbres, avec cette inscription: « pendus non comme Français mais comme hérétiques ». Ribaut fut écorché vif et sa peau fut envoyée comme trophée à Madrid.

Le roi de France Charles IX apprit avec satisfaction cette infâme violation du droit des gens. Cependant un tel crime ne pouvait rester impuni. Une expédition dieppoise n'obtint aucun résultat. Ce fut un gentilhomme gascon nommé De Gourges qui dépensa toute sa fortune à équiper secrètement trois navires, traversa l'océan, assaillit les Espagnols confiants, dans le fort qu'ils venaient d'occuper et les fit pendre à leur tour avec cette inscription : « pendus non comme Espagnols ou catholiques mais comme écumeurs de mer et assassins » (1).

Revenu en France, De Gourges, ruiné, dut se cacher pour échapper aux recherches de Charles IX (2).

Comme les guerres étrangères, les guerres de religion ne furent pas favorables à la prospérité de Dieppe. Sans entrer dans l'histoire locale et intérieure de la ville nous noterons que le parti protestant y fut de beaucoup prépondérant, que Henri IV vint y demeurer, qu'il livra tout près de là le combat d'Arques et qu'il y reçut les secours de l'Angleterre.

A ce moment le gouverneur de Dieppe était Aymar de Chastre. Il eut un rôle assez marquant dans l'histoire maritime.

Lorsque le Portugal fut conquis par l'Espagne, les habitants des îles Açores, sur la côte d'Afrique, refusèrent de passer sous la domination espagnole et restèrent fidèles au Portugal.

Une forte armée espagnole fut envoyée pour soumettre ces îles.

Les habitants soutenus par une garnison portugaise s'armèrent pour la défense. Comme nous étions en guerre avec l'Espagne, Aymar de Chastre vint avec une troupe dieppoise leur prêter main-forte. Les Dieppois se

---

(1) Cf. *Histoire de la Nouvelle France*, par Carlevoix et Lescarbot. Paris, 1617, in-12.

(2) Cf. *L'Histoire notable de la Floride*, Laudonnière, Paris, 1586. Cf. *Histoire de la marine* de Guérin ou celle de Trousset.

battirent en braves, mais les Portugais ne surent pas les aider, et, devant les forces nombreuses des Espagnols, pensèrent à capituler. De Chastre ne l'entendit pas ainsi et pour stimuler leur courage il décida qu'il combattrait plutôt avec ses seules forces que de se rendre.

Les Portugais, non seulement se rendirent mais, pour se faire bien venir par leurs vainqueurs, ils s'unirent ensuite à eux pour accabler la petite troupe dieppoise, qui fut obligée de se rendre (1).

Revenu à Dieppe, Aymar de Chastre fut nommé vice-roi du Canada français (1602). Il fit prospérer notre nouvelle colonie, y appela ses concitoyens, envoya son lieutenant Champlain fonder la ville de Québec qui acquit une importance croissante.

Voici donc encore une fois, après Cousin, Aubert et Gonneville, nos infatigables Dieppois, en rapport avec l'Amérique.

Nous allons voir que le Nouveau Monde va devenir le théâtre de nouveaux exploits non moins extraordinaires.

Vers le début du règne de Louis XIII, de hardis pirates, la plupart d'origine dieppoise, s'installèrent dans les Antilles et vécurent là de vols et de pillage, saisissant tous les prétextes pour capturer les vaisseaux chargés d'or ou de marchandises, et s'enrichir ainsi des dépouilles de leurs ennemis. Leur audace était telle, qu'au dire de Voltaire elle aurait suffi, s'ils avaient été unis, à fonder un grand empire.

Les Espagnols, les Anglais, étaient littéralement terrorisés par ces flibustiers, ces frères de la Côte comme ils se dénommaient. Ne connaissant aucun danger, se jouant de la mort, ne se plaisant que dans les équipées invraisemblables, ils prenaient à quelques centaines de grandes villes forti-

(1) Cf. Hœfer, *L'Univers*, Iles de l'Afrique.

fiées, des flottes nombreuses, et troublaient l'Amérique entière. Au début la flibuste était légitime, ne s'attaquant qu'aux Espagnols avec qui nous étions en guerre.

Le premier en date de ces corsaires fut un nommé Pierre Legrand. Il réalisa tout son avoir et partit de Dieppe avec une misérable embarcation de quatre canons et de vingt-huit hommes. Il rencontra un gros galion espagnol monté par deux cents hommes avec soixante-quinze canons.

Les Espagnols s'amusent de la rencontre et envoient quelques boulets au vaisseau flibustier pour lui faire signe de se rendre. Les Français approchent à toutes voiles. Déjà les voilà qui montent à l'abordage. Legrand coule son bateau pour empêcher ses hommes de fuir. Une moitié des agresseurs saute sur les poudres, menaçant de faire sauter le navire. Les autres entrent dans la chambre du capitaine occupé à jouer aux cartes, et, le pistolet sous la gorge, le somment de se rendre.

Les Espagnols surpris mettent bas les armes. Ils sont déposés dans une île voisine et Legrand revient à Dieppe sur son galion, pour finir ses jours dans la richesse (1).

Un tel exemple ne resta pas stérile. Il se forma dans la ville sept compagnies différentes de flibuste.

Parmi les Dieppois qui acquirent quelque renom dans ces combats singuliers citons Dupré, Bontants, Langlois, Sevault (dit Vera-Cruz) et surtout d'Ernambuc.

Vandroques Diel D'Ernambuc partit de Dieppe avec une brigantine de huit canons. Arrivé en pleine mer il a d'abord à se défendre contre un vaisseau espagnol de trente-cinq canons. Il débarque ensuite à l'île Saint-Christophe, en fait une colonie française.

Par un hasard extraordinaire, le capitaine anglais Werner débarque en même temps sur la rive opposée de la petite île

---

(1) Trousset. *Histoire des Corsaires*,

et fait le même jour les cérémonies de la prise de possession au nom de l'Angleterre. Les deux troupes ne tardent pas à se rencontrer. Elles se partagent le terrain à l'amiable et se jurent une alliance perpétuelle. Le traité de Ryswick reconnut quelque temps après l'île entière aux Anglais.

D'Ernambuc fut plus heureux en prenant possession de l'île Saint-Vincent et de la Martinique, dont il soumit les indigènes et où il fonda le fort de Saint-Pierre (1635).

Il mourut l'année suivante. A cette occasion Richelieu écrivit à Louis XIII que la France venait de perdre l'un des hommes les plus utiles de sa marine.

A la même époque les capitaines Aline et Duplessis, avec deux vaisseaux dont les équipages étaient exclusivement dieppois, prirent possession de la Guadeloupe, après une lutte acharnée avec les sauvages caraïbes qui étaient seuls à l'occuper.

Pendant de nombreuses années, la « pèche aux Espagnols », comme disaient les flibustiers normands, fut des plus fructueuses.

Mais il vint bientôt se joindre aux premiers corsaires, des pillards sans aveu, rebut de tous les pays, qui firent de de l'île de la Tortue, aux Antilles, un véritable repaire de bandits. Louis XIV fut obligé d'user de diplomatie, puis d'envoyer plusieurs expéditions contre eux pour se défaire de soi disant auxiliaires dont la cruauté la plus cynique devenait compromettante pour l'honneur de l'humanité.

N'y a-t-il pas lieu d'être étonné de voir quelle part prépondérante ont pris les Dieppois à la formation de notre empire colonial sur les points les plus éloignés du globe, au Sénégal, en Guinée, aux Antilles, au Canada et à Madagascar, à une époque où ni l'opinion publique ni les gouvernements ne pressentaient encore la nécessité et l'importance des questions coloniales.

Nous avons déjà vu Madagascar explorée par Parmentier,

Elle le fut aussi par son concitoyen Le Tellier qui, en 1619, releva les côtes de l'île. Une seconde expédition fut dirigée par François Cauche, de Dieppe, en 1638. A cette époque l'île était encore divisée en nombreux états sur lesquels l'influence des Hovas était presque nulle.

Aussi le capitaine Ricault, de Dieppe, songea-t-il à s'établir résolument sur les côtes de cette île, aux immenses terres vierges et fertiles, au climat fort supportable, parmi une population moins cruelle que celle des rivages voisins du continent africain. Ricault fit part de son projet à Richelieu. Le grand ministre comprit aisément la justesse de ces vues ; il confia au garde des sceaux Marillac le soin d'exposer le plan d'une colonisation effective devant l'assemblée des Notables de Paris (1626). Ricault obtint le monopole du commerce pour dix années.

Il expédia à Madagascar un simple navire commandé par le capitaine Caquet où se trouvaient Pronis et Foucquembourg, agents de la nouvelle Société de l'Orient ; ces deux derniers débarquèrent dans l'île avec douze colons seulement, ne craignant pas de vivre isolés, si loin des secours de la mère-patrie, à une époque où un tel voyage était à lui seul une difficulté périlleuse.

La population au milieu de laquelle débarquaient les nouveaux venus formait le petit royaume de Carcanoffi, gouverné par le roi Andian Ramach. On y distinguait trois variétés de race d'origine blanche et quatre variétés de race noire.

Voici ce que le roi racontait de la manière dont l'île se peupla autrefois d'une race relativement blanche. Au temps de Mahomet, vivait en Arabie un autre prophète nommé Ramini. Cet homme, qui se prétendait envoyé du ciel sur la terre, se rendit auprès de Mahomet qui le reçut avec courtoisie. Il devint chef du pays de Mangaroro. A sa mort

son fils Rahouround lui succéda et eut à son tour deux descendants, Rahadzi et Racoube.

Rahadzi, désireux de voir du pays, réunit ses fidèles et fit placer en terre des bananes, recommandant que si, au bout de dix ans, on ne le voit pas revenir et qu'on trouve alors les bananes pourries, on prenne comme roi son frère Racoube. Dix ans se passèrent sans qu'on reçut de nouvelles du voyageur ni de la flotte nombreuse qui l'accompagnait. On déterra les bananes qui étaient pourries et Racoube fut proclamé successeur de son frère. Quelques jours après cette cérémonie, on apprit que le roi Rahadzi venait de débarquer non loin de Mangaroro. Racoube, étonné et effrayé, craignant d'avoir à combattre son frère et d'être considéré comme un usurpateur, équipa à la hâte un vaisseau, y monta avec trois cents de ses fidèles et cingla vers le Sud. Il débarqua à Madagascar, qui était alors gouverné par un roi unique, Azonringhets, et épousa sa fille.

A la mort d'Azonringhets, ses fils se partagèrent l'île, qui bientôt s'effrita en plusieurs royames.

Un de ces royaumes, celui de Carcanoffi, fut gouverné par les descendants de Racoube ; les compagnons de ce dernier formèrent le noyau de la race blanche sémitique dite des Roandrians qui forma une caste aristocratique. Andian Ramach se disait descendant direct de ce légendaire Racoube (1).

Pronis s'établit donc dans la baie d'Antongil, fonda la ville de Sainte-Luce, puis celle de Fort-Dauphin, plus au Sud. Il s'occupa de nouer de bonnes relations avec le roi indigène, lui faisant force cadeaux, ce qui mécontenta beaucoup de ses subordonnés.

Quel ne fut pas son étonnement de rencontrer sur cette

---

(1) Flacourt. *Histoire de la grande île de Madagascar*, 1re partie. Paris, 1661. L [illegible] 0 A.

terre lointaine sept de ses concitoyens ; c'était ce qui restait de l'équipage du navire dieppois de Goubert, qui avait coulé dans ces parages.

Les colons étaient encore peu nombreux pour faire œuvre durable. Fort heureusement, un autre navire, *Le Royal*, partit de Dieppe en 1644 et déposa à Fort-Dauphin quatre-vingt-dix passagers, avec quantité de bœufs et de riz.

Le capitaine L'Ormeil revint en France, rapportant une ample provision d'ébène, de cuirs, de cire. Foucquembourg, le second agent de la compagnie revint avec lui et se dirigea vers Paris pour rendre compte de ses travaux ; il fut assassiné en route par un officier qui croyait trouver sur lui des pierreries venant de l'Orient, mais qui fut pris, peu après reconnu coupable et condamné à mort.

Pendant ce temps, Pronis, à la tête d'une petite colonie travailleuse, put installer d'autres comptoirs, fonder trois nouveaux marchés. Malheureusement il mécontenta de plus en plus ses auxiliaires, par des avances trop avantageuses qu'il faisait aux indigènes. Les Français se révoltèrent ouvertement et mirent leur chef aux fers.

Au bout d'un an d'emprisonnement, Pronis fut enfin libéré, par l'arrivée du navire *Le Saint-Laurent*, parti de Dieppe sous la direction du capitaine Le Bourg. Celui-ci rétablit Pronis dans ses droits, punit les principaux coupables et débarqua quarante-trois nouveaux colons (1).

Flacourt remplaça quelque temps Pronis comme commandant de l'île et, grâce à une administration énergique, répondant aux attaques des indigènes par de hardies expéditions à l'intérieur, il conquit trois cents villages à notre influence et occupa l'île de la Réunion (1652).

Après lui, Pronis revint au pouvoir, plus impopulaire

(1) Cf. Flacourt, 2e partie.

que jamais. Les indigènes, profitant de ces désordres vinrent brûler Fort-Dauphin et l'influence française fut menacée (1).

La Société de l'Orient, lasse de ces luttes inféondes, céda ses droits à la Compagnie des Indes Orientales, qui, grâce à la protection de Colbert, continua l'œuvre commencée (1664). La même année, l'île de Madagascar fut réunie à la couronne et considérée toute entière comme une colonie française (2).

Ainsi les Dieppois avaient nettement indiqué la voie à suivre. Ils avaient attiré l'attention de la France sur cette île admirablement propice à la colonisation et sur laquelle notre influence, toujours depuis eux maintenue en principe, est actuellement omnipotente.

(1) Cf. Piolet. *Madagascar et les Hovas*, Paris, 1895.
(2) Cf. Lanier. *L'Afrique*, Paris, 1885.

VII. DUQUESNE

Hostilité des Dieppois et des Hollandais. Duquesne. Batailles de Stromboli et d'Agosta. Bombardement d'Alger et de Gênes. Incendie de Dieppe.

Nous sommes arrivés au siècle de Louis XIV, célèbre pour le nombre d'hommes illustres qui s'y révélèrent. Dieppe va-t-elle, maintenant que ses colonies sont perdues, perdre toute sa gloire et rester en arrière désormais ?

Nullement, et les hommes remarquables auxquels elle va donner le jour vont encore être des marins.

Cependant il nous est facile de rappeler en passant les noms d'autres célébrités de cette époque : tout le monde a entendu parler du physicien Salomon de Caus qui fut des premiers à construire une sorte de machine à vapeur. Voici encore les jurisconsultes Houard et Groulard, le grand physiologiste Pecquet qui découvrit les vaisseaux lymphatiques dont le rôle est primordial dans l'organisme, l'érudit Le Nourri, le chroniqueur Asseline, Despréaux qui fut membre de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, Bruzen de la Martinière qui fut un des plus savants géographes de son temps, etc.

Nous avions plus que jamais besoin, alors, de grands hommes et de toutes les ressources de la nation pour nous tenir au niveau des progrès des autres peuples. Les Anglais étaient de plus en plus menaçants. Les Hollandais avaient pris la première place parmi les nations maritimes et supplantaient partout les Portugais, aussi bien en Afrique qu'en Océanie.

En conquérant sur les Portugais les îles de la Sonde, les Hollandais furent surpris d'y rencontrer des concurrents

dans la personne des commerçants dieppois qui venaient journellement y chercher des épices. Ils complotèrent d'entraver ce commerce par un coup de force, bien qu'ils fussent en temps de paix avec la France.

En 1613, trois navires dieppois revenaient des Moluques chargés d'épices et de divers produits exotiques. Ils avaient déjà franchi le cap des Aiguilles et comptaient rentrer paisiblement en France lorsqu'ils virent fondre sur eux cinq navires de guerre hollandais, armés de toutes pièces. Les Dieppois surpris se défendirent vaillamment. Un de leurs vaisseaux fut brûlé, un autre pris, mais le troisième parvint à s'échapper et à regagner Dieppe où il répandit le récit de cette inqualifiable agression.

Les Hollandais rendirent leurs prisonniers en avertissant que même réception serait faite à tout vaisseau français qui voguerait vers l'Océanie.

Les Dieppois indignés, mais ne pouvant lutter contre la plus forte puissance maritime de l'époque, en appelèrent au gouvernement français, qui fit la sourde oreille, tout occupé des affaires intérieures. Les Dieppois attendirent une meilleure occasion et ils vont trouver eux-mêmes leur vengeur.

En 1610, il naissait, en effet, à Dieppe, un homme dont la célébrité allait dépasser celle de tous ses concitoyens et qui allait donner plus d'occupation à nos adversaires qu'aucun de ses devanciers. C'était Abraham Duquesne.

Son père, ancien pilote devenu chef d'escadre, pressentant ses heureuses dispositions, lui avait fait donner une éducation soignée. Duquesne la perfectionna plus tard lui-même, car il sentait le prix de la science à une époque cependant où les meilleurs marins n'avaient pour eux que la bravoure personnelle et une simple intuition instinctive des choses de la mer. Il fut bientôt réputé comme l'homme de mer le plus savant de l'Europe.

A dix-huit ans il commande déjà un bâtiment. A vingt-sept ans il apprend que son père vient d'être tué dans un combat contre les Espagnols. et jure de consacrer son existence à le venger. Sous les ordres du chevalier Paul, il reçoit trois graves blessures et à trente-sept ans est nommé chef d'escadre.

Il n'obtenait ce grade que grâce à son mérite personnel. Malgré les recommandations du grand Colbert qui voyait en lui l'espérance de notre marine, il fut toujours dédaigné par Louis XIV parce que son caractère indépendant ne lui permettait pas de s'abaisser au rôle de courtisan, et que son protestantisme indignait le roi. Il eut comme supérieurs des gens qui, loin de le valoir, étaient indignes d'occuper un poste quelconque, des favoris incapables, parents du roi ou de ses concubines : Vivonne, un goinfre ; Beaufort, un étourdi ; d'Estrée, un âne. D'Estrée jalousait tellement Duquesne qu'il ne lui demandait jamais son avis dans les conseils ou qu'il le traitait publiquement de fou ou de lâche. C'était ce même d'Estrée, fils de la belle Gabrielle, qui prenaît plaisir à naviguer de côté et d'autres pour forcer tous les capitaines de la flotte à le suivre aveuglément sans daigner les prévenir des changements de direction et qui un beau jour alla donner ainsi contre des rochers où la moitié des vaisseaux et de leurs équipages fut à jamais perdue. Pour le consoler, Louis XIV lui accorda le titre de vice-roi de la Louisiane,

Cependant le moment allait venir où le mérite et l'intrigue allaient se trouver aux prises. Toute l'Europe, indignée des prétentions ambitieuses de Louis XIV, se coalise contre lui : Allemagne, Autriche, Espagne, Lorraine, Hollande. La France est envahie. Turenne et Condé ne sont plus là. D'Estrée est le commandant suprême de notre marine.

Le grand amiral hollandais Ruyter rassemble une flotte de vingt vaisseaux et entre dans la Méditerranée pour

anéantir notre marine et brûler ensuite nos ports. Ruyter est renommé comme le plus grand homme de mer de l'époque. Il a livré quinze combats aux peuples les plus puissants et en est toujours sorti vainqueur, acquerrant le surnom d'invincible.

L'Europe frissonna à l'approche de Ruyter, sentant qu'un grand événement allait s'accomplir. Colbert pressentit une catastrophe. Il alla trouver le roi, lui peignit la triste situation. « Il n'y a qu'un homme qui puisse nous en tirer, dit-il, c'est Duquesne. »

Après bien des hésitations, le roi donne à Duquesne le commandement de la flotte, mais sans y attacher le titre d'amiral qui y était toujours compris. Dès lors un enthousiasme indescriptible fait place à la stupeur. L'espérance renait, de vieux officiers accourent offrir leur épée à un chef aussi consommé. La flotte, de vingt navires, sort de Toulon, prête à un combat suprême.

La rencontre a lieu, le 5 janvier 1676, au nord de la Sicile, près du rocher de Stromboli. Trois jours entiers, les deux adversaires s'observent et cherchent une position. Enfin un vaisseau français perd patience et vole sur l'ennemi. Tous les autres le suivent. Valbelle, qui monte *Le Pompeux*, s'accoste avec *La Concorde* de Ruyter, et se voit cerné, puis criblé de boulets. Duquesne sur *Le Saint-Esprit*, vient le délivrer et se trouve face à face avec son redoutable adversaire. Les deux vaisseaux tonnent comme l'orage, se couvrent de boulets, la mort fauche sans relâche sans qu'aucun veuille renoncer à la lutte. Enfin à la fin du jour, l'habileté de nos pointeurs l'emporte. L'invincible Ruyter recule, pour la première fois de sa vie, et sa flotte disparait au large.

Sur les autres points, le carnage était aussi sanglant : de Preuilly coule uu vaisseau hollandais ; Tourville, monté sur *Le Spectre*, arrête avec son seul bâtiment, neuf galères

espagnoles qui venaient au secours de Ruyter et leur fait rebrousser chemin.

Le 22 avril suivant, Ruyter, qui brûlait de prendre sa revanche, se trouva prêt pour un second combat. Il avait fait réparer ses vaisseaux et porté sa flotte à trente bâtiments. Duquesne en avait fait autant et les deux rivaux se rencontrent encore à force égale en vue d'Agosta, à l'est de la Sicile. Dès qu'il s'aperçoivent ils fondent l'un sur l'autre et le combat commence.

L'avant-garde française, attaquée avec furie, est sur le point de céder. Ruyter se croit déjà vainqueur. Mais Duquesne parait. Il vole droit sur *La Concorde* de Ruyter déjà affaiblie par les assauts d'Almeiras, de Valbelle, de Tourville et de Preuilly. Après une lutte homérique, tout-à-coup, le silence se fait à bord du vaisseau amiral hollandais Démâté, troué, il disparait, d'abord lentement, puis à toute vitesse, donnant le signal de la retraite. On apprit ensuite que Ruyter avait reçu un boulet de canon qui l'avait blessé mortellement. Les Hollandais vaincus, la flotte française se trouva maitresse de la Méditerranée.

Louis XIV profita des victoires de Duquesne pour porter un coup fatal à la puissance des Algériens.

Alger était depuis des siècles le repaire de véritables bandits qui infestaient les rivages de la Méditerranée de leurs pillages et de leurs meurtres. Ils naviguaient en corsaires, prenaient tous les bâtiments de commerce qu'ils rencontraient et emmenaient les passagers captifs dans leur ville. Ces malheureux étaient astreints sous les coups aux travaux les plus rebutants et se mouraient de privations.

Aucune entreprise n'avait pu réussir contre ces pirates : Le puissant empereur Charles-Quint, maître de la moitié de l'Amérique et de l'Europe était débarqué lui-même avec plus de vingt mille soldats d'élite en Algérie et il avait dû regagner ses vaisseaux en toute hâte.

Il n'en fut pas de même avec Duquesne. Dès qu'il eut reçu l'ordre de prendre Alger, il bloqua la ville avec sa flotte puis la couvrit de bombes et de boulets, si bien dirigés que les principaux édifices s'écroulèrent, que l'incendie éclata dans les autres et que le dey envoya des ambassadeurs négocier la paix (1683).

Duquesne exigea que les prisonniers chrétiens de toutes nations fussent relâchés, ce qui fut fait, puis il obligea le dey à signer un traité par lequel il promettait de respecter dorénavant tout navire portant le pavillon français.

Ce fait d'armes eut un grand retentissement. Les Barbaresques apprirent à respecter le prestige de la France et jusqu'à l'occupation définitive de l'Algérie, les navires et les citoyens français jouirent, sauf de rares exceptions, d'une considération particulière.

Tunis et Tripoli, qui étaient aussi fautives qu'Alger eurent le même sort l'année suivante.

Malheureusement l'orgueil de Louis XIV, enflé par ces succès maritimes et par des victoires éclatantes sur le continent ne souffrit plus de bornes.

Une des villes les plus commerçantes du monde, Gênes, concurrente de nos ports français, excitait la jalousie du roi. Il prit pour prétexte que les Gênois avaient vendu autrefois des armes aux Algériens et qu'ils étaient occupés à construire quatre vaisseaux destinés à être vendus à ces pirates pour déclarer la guerre à la petite république gênoise. Duquesne reçut l'ordre de la bombarder. Sous les attaques de la flotte française s'écroulèrent les palais de marbre et les somptueux édifices de Gênes la Superbe.

Le doge n'obtint la cessation des hostilités que lorsqu'il promit de venir à Versailles s'humilier devant le roi. La constitution lui interdisait cependant de sortir de ses états (1684).

c

.is1555
gne 1339
1694
ènes 1684
Agosta
1676
Tripoli
1683

on

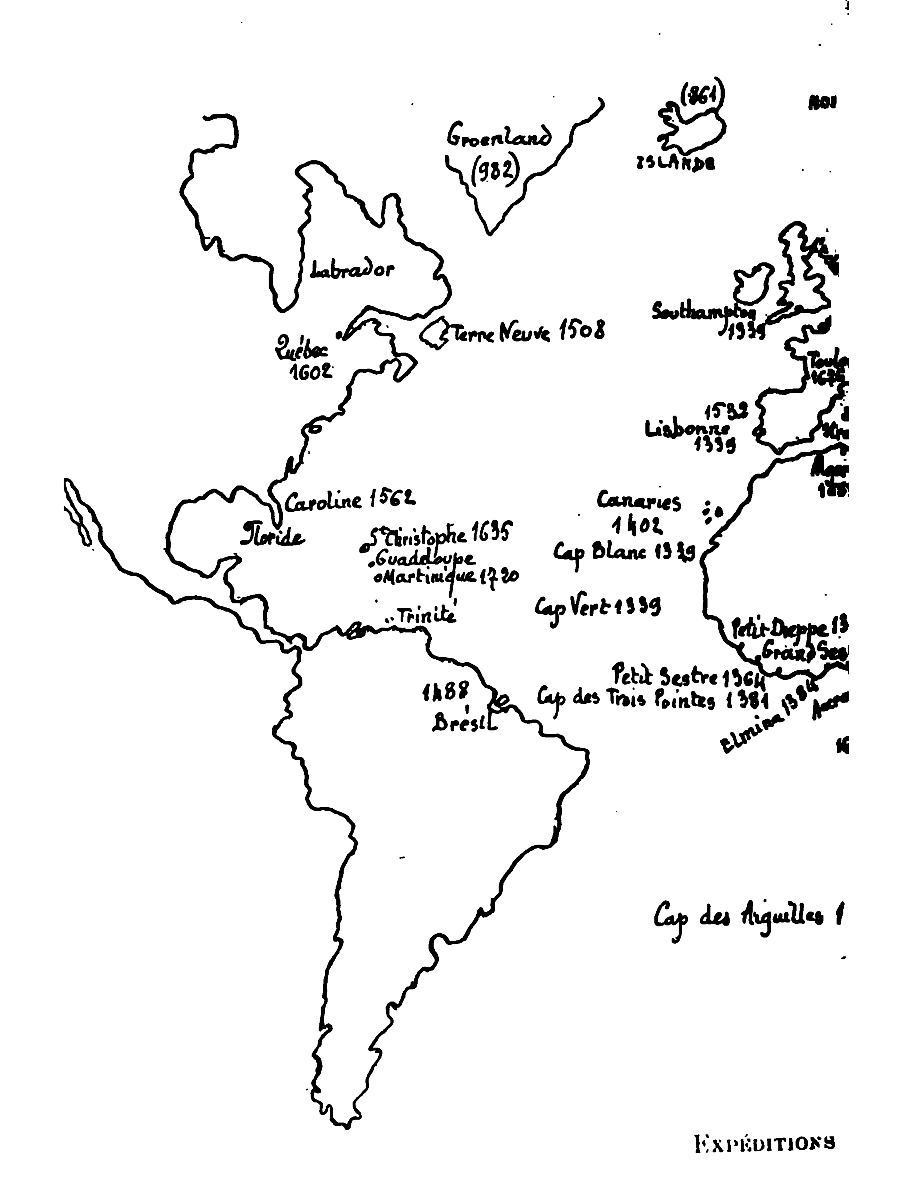
Ocean Indien
1529

Sumatra
1529

Chine
1528

Madagascar
1529
Fort Dauphin
1642

:PPOIS



EXPÉDITIONS



On raconte que lorsqu'on demanda au Doge ce qui l'étonnait le plus à Versailles, il répondit malicieusement : « C'est de m'y voir. »

Duquesne, vieux et fatigué d'une vie si laborieuse, vint aussi à Versailles peu après, mais il fut reçu froidement par le roi qui lui tenait rigueur de son caractère indépendant. Affaibli et dépité il donna sa démission et se retira dans sa famille, où il mourut à 78 ans. Il laissait la réputation du plus habile homme de mer de son siècle.

Les frères cadets de Duquesne marchèrent sur ses traces et devinrent capitaines de vaisseau. Ses fils aussi furent d'excellents marins (1).

Cependant l'orgueil du roi alluma une nouvelle coalition. Les Anglais, animés depuis longtemps contre Dieppe d'une haine farouche, résolurent de tirer sur elle vengeance du bombardement de Gênes. Le 12 juillet 1694, l'amiral lord Berkeley se présente devant la malheureuse cité, si mal défendue par sa position et qui n'était soutenue par aucune flotte. Onze cents bombes y furent lancées, qui eurent vite fait d'incendier toutes les maisons, et de tuer des milliers de personnes. Les Anglais ne se retirèrent que lorsqu'ils ne virent plus dans l'ancienne cité des Cousin et des Ango qu'un monceau de débris et de cendres.

Louis XIV résolut de réparer cette ruine épouvantable. Il fit tracer par l'ingénieur De Ventabren le plan d'une ville plus régulière et plus moderne, aux rues larges et droites, aux maisons de briques et de pierres.

Quelques années après le bombardement, Dieppe s'était encore une fois relevée de ses ruines et attendait une prospérité nouvelle.

(1) Cf. Dictionnaire Larousse, articles Duquesne.

VIII. LES SAUVETEURS

De Clieux implante le café aux Antilles. Héroïsme de Vauquelain. Les Bouzard gardiens du port. Le Sauveteur Lacroix. Commerce. — Conclusions.

Malgré leur ardeur maritime, les Dieppois n'ont jamais tenu à ce qu'on fit de leur ville un centre commercial d'une importance officielle. Ils se sont opposés aux travaux d'aménagement des bassins et se sont presque révoltés lorsqu'on a voulu défendre leur place par des fortifications plus modernes. Ils préféraient rester pêcheurs et redoutaient l'ingérence administrative qui pouvait gêner leur initiative indépendante et jalouse.

A peine la ville remise du bombardement, le commerce continua à y prospérer. Cependant, l'industrie de la sculpture sur ivoire, qui avait fort contribué à sa fortune au Moyen âge, se vit ruinée par la mode des magots importés de la Chine (1).

Ce fut encore un capitaine dieppois, De Clieux, d'une ancienne famille anoblie au XVI[e] siècle pour les services qu'elle avait rendus à la cité, qui eut l'honneur d'implanter aux Antilles le premier plant de caféier.

De Clieux était gouverneur de la Martinique. Dans un voyage en France, il eut l'occasion de demander au directeur du Jardin des Plantes de Paris, Laurent de Jussieu, trois petits caféiers, arbustes originaires de l'Arabie et dont les échantillons étaient excessivement rares en Europe.

Il s'embarqua à Dieppe avec ses trois arbres minuscules,

(1) Cf. *Dieppe, ses environs et ses habitants*, par Jaime. Paris. In-folio.

et durant la traversée, l'eau potable vint à manquer sur le navire. Deux arbustes périrent de sécheresse et le troisième allait avoir le même sort, lorsque les matelots étonnés virent leur capitaine partager avec lui sa part de la précieuse boisson et arroser tous les jours la jeune plante avec le peu d'eau qu'on avait réservé pour lui-même.

Cette sollicitude touchante ne fut pas perdue. L'arbuste fut planté à la Martinique, grandit, fructifia, et devint le père des caféiers de toutes les Antilles (1720).

A la fin du règne de Louis XV, les désastres de la guerre de Sept Ans donnèrent à Vauquelain, autre enfant de Dieppe, l'occasion de se signaler. De famille obscure, il se voit, tout jeune, par ses mérites évidents, confier une frégate, malgré la jalousie des marins de naissance qu'une telle innovation scandalise. Vauquelain part de Dieppe sur la frégate *L'Aréthuse,* de trente canons, ce qui était peu pour l'époque et jure à ses concitoyens de la leur ramener intacte ou de mourir en la défendant. Il se trouve bloqué avec l'escadre française dans le port de Pittsbourg, en Amérique. L'escadre ne peut tarder à être prise par la puissante flotte anglaise qui l'assiège et va se rendre. Vauquelain obtient de tenter une sortie. Il manœuvre si adroitement qu'il passe au milieu des Anglais surpris, gagne la pleine mer, vainement poursuivi, et ramène à Dieppe sa frégate.

Le hardi corsaire apprend que notre colonie du Canada, peuplée en grande partie de ses concitoyens, est attaquée par des forces anglaises de beaucoup supérieures, et que le roi de France commet la coupable imprudence de ne pas y envoyer de secours. Il ne laissera pas, lui, cette vieille colonie nous échapper sans tenter de lui venir en aide. Il vole avec *L'Aréthuse,* sur les rivages menacés, remonte le cours du Saint-Laurent pour porter secours aux Français assiégés dans Québec ; mais apprenant la

reddition de cette ville, il veut regagner la mer, lorsqu'i se voit cerné par toute la flotte ennemie. Loin de se rendre, il se défend en désespéré. Ne pouvant sauver son bâtiment, il fait descendre ses soldats dans les canots de sauvetage, met le feu à sa frégate et y attend, seul, la mort. Les Anglais, admirant son courage, montent sur son vaisseau enflammé et lui sauvent la vie (1763).

Chargé d'une mission difficile dans l'Inde, il s'en acquitte avec succès et à son retour en France se voit calomnié par la jalousie des officiers nobles, envieux de ses exploits, de sa jeunesse et de sa nomination au grade de lieutenant de vaisseau. Il fut emprisonné huit mois et n'en sort que pour tomber assassiné, un soir, sous les coups d'un inconnu.

Avec lui se termine la liste des guerriers remarquables de Dieppe. Par contre, des héros, plus modestes, obscurs, mais non moins admirables, vont prolonger les généreuses traditions de la vieille cité normande.

Après un bombardement inutile des Anglais, en 1803, Napoléon Ier fit de vastes projets sur l'aménagement du port de Dieppe, qu'il laissa à ses successeurs le soin de mettre à exécution, pour en faire du moins un port de commerce confortable.

La pêche dans les mers polaires et sur les bancs de Terre-Neuve, à laquelle se livrèrent avec ardeur les Dieppois, donna à l'un d'eux, Noël de la Morinière, l'idée d'étudier cette industrie qui le passionnait. Il fit d'abord sur les côtes de France, des études hydrographiques, écrivit de nombreux livres très estimés sur les pêches, leur histoire, leurs procédés, devint membre correspondant de l'Académie des Sciences, inspecteur général des pêches maritimes. Il visita les côtes du Nord de l'Europe pour se renseigner sur les lieux mêmes et, malgré une maladie aiguë voulut s'embarquer pour la Norvège. Il mourut à

Drontheim en 1822, laissant la réputation d'un théoricien accompli dans son genre spécial d'érudition.

L'existence si pénible et si précaire de ces pêcheurs qui, montés sur de frêles esquifs, s'en vont au loin braver la tempête pour rapporter une cargaison de poissons abondante, mais peu rémunératrice, méritait bien d'intéresser de nombreux savants.

Cette vie de dangers communs éveille dans l'âme un esprit de solidarité et d'abnégation qui se dévoile parfois par des dévouements sublimes.

C'est ainsi que les sauveteurs de Dieppe ont acquis un renom de vaillance justement mérité.

Au début du XIXe siècle, on citait avec admiration la famille des Bouzard, gardiens depuis près d'un siècle, de père en fils, de la jetée de l'Ouest, à l'entrée du port. L'un d'eux avait sauvé la vie à de nombreux pêcheurs qui avaient vu leur embarcation se briser près du chenal. Louis XVI le fit venir à la cour pour le complimenter et les courtisans l'avaient surnommé « le brave homme » à cause de son air jovial et simple. Il reçut une récompense du roi.

Son fils fut décoré de la Légion d'honneur par Napoléon Ier, qui lui fit construire, à l'entrée du port, une maison sur laquelle il fit inscrire : « Récompense nationale à J.-A. Bouzard pour ses services maritimes. » Il avait sauvé onze personnes. Son fils reçut la même décoration (1).

Leurs exploits ont cependant été de beaucoup dépassés par leur concitoyen, David-Pierre Lacroix.

Lacroix naquit à Dieppe et devint bientôt habile à manier les plus frêles embarcations. Dès qu'un orage grondait on le voyait accourir sur la côte, prêt à risquer sa vie pour sauver celle des naufragés.

(1) Cf. Vitet et Frizard.

Le Saint-Charles, de Calais, avec ses six hommes d'équipage, *Le Saint-Jean,* de Boulogne, avec ses quinze, *La Catherine,* avec ses quatorze, *Le Jean-Marie,* avec ses vingt-cinq, se seraient engloutis si Lacroix ne leur avait porté, à travers les vagues courroucées, une amarre qui les ramena au port.

En 1841, le brick anglais *Le Ver,* est entraîné sur les brisants à l'ouest de la plage. Lacroix s'élance, sauve les huit hommes d'équipage, et, la jambe à demi-brisée, revient à la nage chercher le capitaine. Quelques minutes après le bateau était mis en pièces.

En 1844, toute une flottille de plus de quarante bâtiments est amarrée dans le port, prête à partir pour les pêcheries de Terre-Neuve. Tout à coup le feu éclate à bord de l'un d'eux, *L'Active.* L'équipage se sauve à la hâte. Le feu menace d'anéantir toute la flottille. Lacroix arrive, entre, par un sabord où son corps pouvait à peine passer, dans le bateau en feu et, à travers les flammes et la fumée, travaille paisiblement à étouffer l'incendie, préservant des centaines de personnes de la plus affreuse misère.

(Déjà en 1649, semblable désastre était arrivé et un vaisseau de quatre cents passagers avait brûlé entièrement dans le port, causant la mort de plus des trois quarts de ceux qui le montaient.)

La croix de la Légion d'honneur qui fut remise au sauveteur devant les troupes en armes, donna à ses concitoyens l'occasion de témoigner par leurs chaleureuses acclamations leur reconnaissance à cet homme de cœur (1).

Une autre cérémonie restera gravée dans les traditions des Dieppois : c'est l'inauguration de la statue de Duquesne, due à Dantan, qui fut érigée sur une place de l'héroïque cité en 1844 (2).

(1) Cf. *Lectures pour tous.* Paris, mai 1892 : *La Légion d'honneur.*

(2) Cf. *Inauguration de la statue de Duquesne.* Dieppe, 1844.

Enfin, dernièrement, en 1899, le naufrage de *L'Angers*, vint mettre de nouveau à l'épreuve l'endurance de nos marins. Ce navire, par une nuit de tempête, vint se briser sur le musoir ; quatre hommes disparurent soudain, les treize autres se hissèrent sur le musoir et attendirent du secours ; l'un d'eux mourut de froid dans la nuit. Au lever du jour un câble, jeté de la côte, atteignit le musoir ; ce fut le mousse que l'on porta d'abord à terre ; puis, par respect pour le mort, le cadavre de leur camarade fut ensuite passé. Après une heure de pénibles efforts, tous les passagers étaient recueillis et le capitaine Fournier put quitter l'étroite plate-forme (1).

***

Les chemins de fer qui unissent la ville à Paris, dont elle est le port de mer le plus proche, ont ravivé le commerce local : c'est Dieppe qui fournit la plus grande partie de la marée à la capitale. Son parc aux huitres est aussi très estimé (2).

De nombreux baigneurs s'y rendent en été, et remarquent avec intérêt le grand bassin Duquesne, les six phares, le musée de peinture, l'école d'hydrographie, l'hôpital, la vieille église Saint-Jacques dans laquelle on voit encore des peintures et des sculptures qui rappellent les anciennes relations avec l'Amérique, son vieux château sur une falaise dominant la ville à l'Ouest.

Actuellement Dieppe, avec ses 22.000 habitants, y compris la population de pêcheurs du Pollet, a un commerce annuel

(1) Cf. *L'Illustration*, janvier 1899.

(2) Reclus et Joanne.

d'un demi-million de tonnes. Elle peut donc être placée la neuvième, c'est-à-dire au second rang d'importance parmi les ports français, au niveau de Calais, de Boulogne, de la Rochelle et de Bayonne. Un service de bateaux l'unit à Newhawen, sur la côte anglaise, si longtemps ennemie, aujourd'hui en relations continuelles et amicales avec elle.

Si nous résumons maintenant, par les quelques types que nous avons pris comme exemples, les faits dus à l'activité dieppoise, nous la verrons s'exercer par les exploits les plus variés. Aucun port français ne peut se vanter d'avoir surpassé Dieppe pour les entreprises collectives exigeant de sa population entière un tempérament d'initiative et de persévérance. Les Vénitiens et les Génois eux-mêmes, plus puissants militairement, n'ont pas joué un rôle si original et si varié dans l'histoire de la marine

Rappelons d'abord les explorateurs : les uns fondant les premières colonies européennes en Afrique, d'autres découvrant très probablement l'Amérique, Béthencourt et Aubert marchant sur leurs traces, Parmentier, Le Tellier, Ricanet, Amar de Chastre, La Morinière, etc.

Parmi les exploits militaires rappelons-nous les sacs de Southampton et de Plymouth, la délivrance de la Rochelle, la bataille de l'Ecluse, le blocus de Lisbonne, la victoire de Calais, les expéditions d'Ernambuc, les prouesses des premiers flibustiers, les victoires éclatantes de Duquesne, l'héroïsme du corsaire Vauquelain.

Les malheurs de cette cité, les sièges, les famines, les épidémies, les incendies, les bombardements qu'elle eut à supporter, les infortunes des compagnons de Ribauld, les travaux pénibles des pêcheurs de Terre-Neuve, la malechance des naufragés que le courage des sauveteurs comme Bouzard ou Lacroix ne suffit pas toujours à tirer de la misère ou de la mort, peuvent attirer sur cette population laborieuse la sympathie de tous les Français

:ons que les Dieppois futurs s'inspirent de ces
, et les continuent par des exploits maritimes du
ıre ou d'un genre nouveau, que les circonstances
:rès feront naitre plus tard.
rs hardis pêcheurs, toujours excellents marins,
ous encore leur nom surgir dans une entreprise
se et imprévue ? Ils ont de qui tenir, et l'avenir

ALFRED MOULIN

Un Voyage au Congo Français [1]

(Suite et fin)

La montagne est beaucoup plus intéressante que la plaine. Quelquefois, on peut aussi photographier un petit ruisseau, une rivière qui saute d'un rocher en gerbes bouillonnantes et qui va former un grand fleuve, comme celui où tout à l'heure je vous promenais. C'est dans la montagne qu'on trouve la panthère d'Afrique qui est improprement appelée tigre. La panthère a des habitudes dangereuses pour nous. La position qu'elle affectionne surtout est d'être sur un arbre, penché au-dessus d'une rivière ; elle s'y glisse facilement, se tapit sur une branche et attend qu'une pirogue passe, portant des hommes sans défiance. Rapidement, elle allonge sa patte, cueille un individu et s'en va, sans qu'on ait eu le temps de tirer un coup de fusil. L'animal a un goût prononcé pour la chair humaine. Dans la dernière Mission que j'ai fondée, il y avait ainsi une panthère qui ravageait absolument le village. Deux ou trois fois par semaine, quand elle avait faim, elle venait s'y promener. Les indigènes en avaient très peur, n'ayant que leurs fusils à pierre, et ils fermaient leurs cases ; mais la panthère sautait sur le toit fait de feuilles, le toit s'effondrait, elle enlevait une femme, puis se sauvait. Quand je suis arrivé, on m'a supplié de me mettre à l'affût. J'ai eu la chance de la tuer. On a compté qu'elle avait mangé trente-sept personnes dans

---

(1) Voir le Bulletin du 2e trimestre 1907.

le village. Après cela, je pouvais être populaire, comme vous le voyez !

Il y a une trentaine d'années, on avait signalé l'existence d'un gorille dans cette région, mais on n'y croyait pas malheureusement,maintenant on est bien obligé de l'admettre. Ce cliché, qui est très mal fait, vous montre un des rares gorilles que j'aie rencontrés. C'était une belle bête. J'étais allé à la chasse avec un nos enfants et quand le gorille est apparu, j'ai pu le tuer d'un seul coup au cœur. Voyez la tête, on peut faire la comparaison avec la taille de l'enfant; il avait 2m.10 de haut. C'est un des animaux qui de tous temps ont été et sont le plus redoutés des noirs, parce qu'ils se promènent sans faire grand bruit et en plein jour dans les sentiers très fréquentés. Quand ils rencontrent une femme, ils la prennent et ils l'emportent. Quand ils ont un bâton à la main et qu'ils rencontrent une bande d'indigènes, ils sautent dessus et assomment le plus de monde qu'ils peuvent. Ce sont des animaux excessivement forts. Avec leurs deux pattes ou leurs deux mains, comme vous voudrez,ils tordent facilement le canon d'un fusil.On attribue au gorille des pouvoirs surnaturels,les indigènes croient que ce sont les mânes des ancêtres qui habitent dans leur corps, et qu'il est sacrilège de les tuer. On rencontre également dans la forêt une tribu qu'on a déjà signalée : les Pygmées autochtones d'Afrique. Leur hutte dans la forêt est excessivement simple. Dans plusieurs de mes voyages, j'ai eu le plaisir de circuler parmi ces pygmées avec un chef.Je suis allé dans son village pour apprendre la langue, j'ai pu pénétrer dans les habitations ; c'est assez intéressant. La case du pygmée est excessivement simple.Il ne se préoccupe pas de construire, c'est l'homme de la forêt.

Lorsqu'il veut se loger, il coupe quelques branchages et les entremêle.Il ne se livre à aucune culture,il vit des fruits de la forêt, d'un peu de chasse, de rapines, de vols, c'est

tout. Il n'a aucune croyance, rien ne l'embarrasse, pas plus son vêtement que le reste. Les objets qui lui servent sont peu nombreux. Lorsque nous avons voulu faire une collection, nous avons pu, avec le lit, les ustensiles, les armes, les choses de toilette, réunir cinquante-sept objets, tout compris. C'est avec cela qu'il vit, heureux, content et fier. Il diffère complètement du noir, c'est un type tout particulier ; l'angle facial n'est pas du tout le même que chez le nègre. Ce qui frappe au premier abord, ce sont les bras qui sont démesurément longs et l'exiguïté de la taille qui dépasse rarement 1 m. 20, quelquefois 1 m. 30. La couleur des pygmées n'est pas noire, quand ils sont bien débarbouillés, ils sont plutôt rouges, et leurs cheveux ne sont pas du tout plantés comme ceux des noirs. Quand on vit avec eux dans leurs villages on assiste à des spectacles très curieux ; ils vivent d'une façon absolument simple.

Au bout d'un certain temps, quand ils sont las d'habiter dans un endroit, ils laissent leurs cases qui ne leur ont pas coûté bien cher et vont ailleurs pour chasser de nouveau ou pêcher à leur guise. Ils sont chasseurs et pêcheurs remarquables.

Ils se servent de leurs armes avec une habileté extraordinaire. Il m'est arrivé plusieurs fois, lorsque je voulais les mettre à l'épreuve, de leur montrer, à 50 mètres de l'endroit où nous étions, un poteau qui soutenait une case. Ils lançaient leur grande lance, presque sans avoir l'air d'y toucher et elle s'enfonçait dans le poteau. Dans leurs chasses aux animaux, ils sont incroyables. Je leur demandais comment ils s'y prenaient pour attraper si souvent des antilopes : « Quand l'animal est occupé à brouter, il n'y a qu'à se glisser sous son ventre et à le tuer », me répondaient-ils. La question ne me paraissait pas si simple pour ma part, car les antilopes ne se laissent guère approcher. Cependant il est certain que ces pygmées en rapportaient. « Tu n'es pas

assez habile », me disaient-ils, et l'un d'eux me proposa l'expérience suivante. J'avais un couteau de fabrication anglaise qui coupait les lianes d'une façon admirable et qu'il désirait beaucoup. De mon côté, j'avais envie d'une de ses lances que j'ai rapportée « Si tu veux, nous allons faire l'expérience suivante : Tu crois, lorsque je dis que pour attraper une antilope je me glisse sous le ventre, que c'est pour me vanter. Eh bien ! faisons un pari. Tu vas te mettre au milieu d'une clairière — elle pouvait avoir tout au plus un rayon de 25 mètres autour de moi — je viendrai et j'essaierai de te surprendre comme si tu étais une antilope. » — « Oui, mais tu ne me donneras pas un coup de couteau ». — « Je ne te donnerai pas un coup de couteau, je te poserai simplement la main sur l'épaule. » — Nous allons voir, mais combien le feras-tu de fois ? » — « Si tu veux, je le ferai trois fois sans que tu aies pu me voir. » — « Si je te vois tu me donneras ta lance. » Il acquiesca de bon cœur. — « Oui, mais si je gagne tu me donneras ton couteau. » — Immédiatement chacun se disposa. Je me mis dans la clairière, le pygmée de son côté disparut dans la forêt. Je n'entendis plus de bruit. Au bout d'une demi-heure, comme je me tournais, regardant à droite et à gauche, il me posa la main sur l'épaule en me disant : « Cela fait bien une fois. » — Quand on est pris de cette façon, on se demande comment cela a pu se faire. Je me mis à regarder et cette fois, du mieux que je pus. Au bout de sept ou huit minutes, il me posa les mains sur les épaules. Je sentais mon prestige d'homme blanc qui s'en allait, c'était ennuyeux. Je regardai mieux encore que les deux premières fois, mais malgré tout je fus encore surpris.

Continuons notre promenade.

Les indigènes sont des chasseurs très habiles. Avec une simple feuille, en se pinçant le nez, ils imitent le cri des antilopes qui viennent près d'eux et alors il leur est facile de les tuer.

C'est dans la forêt que nous avons rencontré l'okapi que nous avons tué, sans nous douter du renom qu'il allait avoir. C'est, dit-on l'ancêtre du cheval ou de l'âne.

Quelquefois, au lieu d'avoir une antilope à manger on a recours à des dîners plus modestes. Quand j'ai pris ces clichés, nous marchions depuis trois jours. Les noirs qui nous conduisaient, nous avaient dit qu'il fallait seulement un jour de marche, on n'avait donc emporté des vivres que pour un jour. Le premier jour on avait tout mangé, le second jour, jusqu'au soir, on a serré un ou deux crans de sa ceinture. C'est une façon économique de dîner, mais qui a bien des désavantages. Enfin, on est arrivé sur un vol de sauterelles et on en a pris une certaine quantité ; les noirs disaient que c'était très bon à manger, mais pour moi ce mets ne vaut pas cher.

Nous arrivons maintenant à l'entrée d'un village. Il y a assez longtemps que je vous promène au milieu des bêtes, voyons un peu les gens.

Quand on arrive près des grands villages de l'intérieur, la première chose à faire, c'est d'arrêter sa caravane de façon à pouvoir causer avec les gens du village et à ne pas s'avancer à l'improviste. Avec deux de mes hommes je m'avançais afin de parler avec les habitants du village. La plupart des villages sont en guerre. La sentinelle est en avant, elle se tient à l'entrée du chemin derrière son bouclier, toute prête à vous lancer ses flèches ou sa sagaie qui sont toujours empoisonnées à la strychnine. Derrière, trois ou quatre hommes sont prêts à s'élancer en cas d'attaque.

Pendant ce temps, les femmes, les enfants et les impédimenta quelconques se sont retirés un peu en arrière, de façon à pouvoir se sauver en emportant tout ce qu'ils peuvent s'il arrive la moindre chose. Les chefs de guerre sont en avant pour voir qui vient. Tous ces préparatifs durent un temps assez long. Les chefs prennent toujours dans ces

circonstances le grand bariolage, la grande tenue de guerre. On n'est plus sur le sentier de paix comme dit Fenimore Cooper. Le village est absolument désert. Il est environné de piquets formant une palissade et qui sont fortement reliés les uns aux autres pour que nul ne puisse pénétrer. A certains endroits se trouve une porte par laquelle on pénètre dans l'intérieur du village. La porte est assez étroite et il ne faut pas avoir les épaules trop larges pour passer. Elle est munie de gros battants qui sont relevés pendant la nuit de façon à ce que celui qui se risquerait à entrer sans montrer patte blanche reçoive 50 ou 100 kilos sur la tête. C'est une surprise désagréable.

Dans l'intérieur du village, les chefs sont là qui reçoivent les étrangers qui en valent la peine, alors on commence à s'expliquer et on est amis. Cela ne se passe pas ainsi pour le premier venu.

Près des cases des chefs, il y a trois ou quatre rangées d'arbres tout particuliers. Lorsque les villages de l'intérieur se font la guerre, le résultat est toujours à peu près le même, il y a des vainqueurs et des vaincus. Les vaincus, hommes, femmes et enfants sont partagés. Les enfants entrent dans une famille, chacune prend trois ou quatre enfants ; les femmes sont également partagées, elles rencontrent tout de suite un nouveau foyer, un nouveau mari, c'est la chose la plus simple du monde. En ce qui concerne les hommes, ce n'est pas tout à fait la même chose. On les accroche à une belle perche qui est là, on fait du feu dessous, et on les mange, cuits, rôtis, tout comme ceux dont vous avez appris la mort ce matin par les journaux. Lorsque les crânes sont bien arrangés, bien blanchis, le chef les pend à l'arbre le plus rapproché de sa case ; quand c'est un chef un peu puissant, on peut voir parfois deux cents crânes suspendus à ses arbres.

Ces hommes si féroces, quand on a fait connaissance avec

eux deviennent vos amis. L'habitude de manger la chair humaine ne provient pas du manque de viande, c'est presque toujours un phénomène de guerre ou un fait rituel, quelquefois un sacrifice religieux, bien souvent aussi un acte de vengeance.

Lorsqu'on a pénétré dans la première enceinte, on passe devant le chef, il vous fait une réception solennelle. Si l'on veut conquérir son amitié, on lui offre même de petits cadeaux suivant l'usage, puis on passe par une cérémonie d'initiation, une sorte d'interrogatoire. Un fétiche particulier, un couteau est pendu au-dessus de vous, vous passez dessous et un sorcier vous pose certaines questions. Il vous demande ce que vous venez faire. Le couteau qui est là joue un grand rôle. Si vous n'êtes pas considéré, il peut arriver qu'il tombe, et dans ce cas, c'est très dangereux, car la tête tombe aussi. Lorsqu'on veut faire partie de la tribu, une des conditions essentielles, c'est de passer par la cérémonie qui vous fait frère de sang. Le dernier acte seul de cette cérémonie est intéressant pour vous. Lorsqu'on a su ce que vous vouliez, on vous met face à face avec le chef. L'un prend une poule par les pattes, l'autre par les ailes et on tire. Plus on tire, plus la bête crie et à un certain moment, les pattes viennent d'un côté et les ailes de l'autre ; on dépose alors le tout dans une feuille de bananier puis le chef vous fait une légère incision au bras gauche. On prend alors un morceau de la poule, on le frotte dans son sang et on le présente à l'autre en disant ces belles paroles : « Prends, mange et bois, car à partir de ce moment tu es mon frère ». Le chef fait de même et dit : « Tu es mon frère car tu as bu mon sang, à partir de ce moment tu es le frère d'un puissant chef ». Ce qui donne toutes sortes de prérogatives.

J'ai voulu vous promener au milieu du pays, vous montrer un peu quelles sont les difficultés de pénétration au milieu du Congo. Ce n'est pas toujours très facile, comme

vous ayez pu le voir, de s'avancer dans l'intérieur. On vous a dit au commencement que nous faisions œuvre de pionniers et de civilisateurs c'est un peu vrai,et s'il m'est donné un peu plus tard, comme je l'espère, de revenir parmi vous, nous pénétrerons dans la vie du peuple surtout. Je vous montrerai comment, en nous enfonçant au milieu de ces gens, nous avons toujours cherché à conquérir notre place au soleil, c'est dans notre rôle. Nous avons cherché à faire de ces gens des chrétiens ; mais nous ne nous attachons pas seulement à une question de doctrine,nous cherchons à les relever par l'enseignement et par le travail.C'est ainsi qu'en attirant beaucoup de monde dans nos écoles, nous essayons dans toute la mesure de notre possible, et nous y réussissons un peu, nous essayons, dis-je, de faire la France de l'avenir. Avec vous, je n'ai voulu faire aucune éloquence, j'ai voulu simplement vous montrer que tous, tant que nous sommes : missionnaires de toutes sortes, pionniers, négociants, colonisateurs ou fonctionnaires, ce que nous voyons avant tout et au-dessus de tout, au milieu de ces peuples dont je vous ai entretenu ce soir, dans ce magnifique Congo où nous avons planté notre drapeau, c'est la France de l'avenir !

HENRI TRILLES

La Race Néo-Latine
et
l'Algérie en 1907[1]

(Suite et fin)

Nous avons eu aussi, par suite de circonstances exceptionnelles, une émigration française en Algérie : c'est l'émigration alsacienne-lorraine qui a suivi la guerre de 1870. On ne peut pas compter non plus sur cette émigration, non pas que les résultats n'aient pas été bons, mais elle n'a été que temporaire et une émigration n'est valable qu'autant qu'elle provoque un courant continu. Les Alsaciens-Lorrains qui ont été en Algérie ont en général réussi là-bas parce que c'étaient des agriculteurs. Ils y ont transporté leurs habitudes de travail, leur science des travaux agricoles, et jusqu'aux noms des villes perdues. J'ai retrouvé en Algérie, en Kabylie, les noms de Colmar, Strasbourg, Mulhouse, qui rappelaient à ces braves gens le pays que nous n'avons pas su leur garder. Mais la quantité fait défaut à cette émigration si la qualité en est merveilleuse. Aujourd'hui elle a cessé, et s'il y a encore quelques Alsaciens-Lorrains qui restent en Algérie, ils proviennent exclusivement de libérés de la Légion étrangère qui ont fini leur service et qui considèrent désormais l'Algérie comme leur unique patrie car, vous savez qu'à la Légion étrangère il y a un tiers de petits bonshommes aux yeux bleus et aux cheveux blonds qui déclarent qu'ils ont dix-huit ans lors-

---

(1) Voir le Bulletin du 2e trimestre 1907.

qu'ils passent la frontière allemande, mais qui, en réalité, n'en ont que quinze ou seize et que nous prenons tout de même, parce que nous savons que, cachant leur état-civil, ce qu'ils viennent chercher chez nous, c'est la patrie qu'ils n'ont plus ailleurs.

Quand ils ont passé cinq, dix ou quinze ans, (c'est un régiment où l'on rengage beaucoup) à la Légion étrangère, il se trouve qu'au moment de leur libération ils n'ont plus en réalité d'autre patrie que celle où ils ont fait leur temps de service, et ils restent en Algérie. Il est assez curieux de voir au fond des villages de l'Oranie, au milieu de ces populations à sang très chaud, à lèvres très rouges, à cheveux noirs comme les corbeaux, les cheveux blonds et les yeux bleus des Alsaciens-Lorrains ; mais, je le rappelle, si la qualité est merveilleuse, la quantité est infime, et, tout en réservant cette qualité, nous devons faire appel à d'autres sources d'émigration pour créer la population algérienne.

Cette population viendra donc d'un courant d'émigration que je vous ai indiqué tout-à-l'heure, des nations européennes autres que la France. Quelles seront ces autres nations ? Un courant d'émigration ne se crée pas comme un courant d'induction électrique, il y a des sources et il faut les endiguer et les utiliser ; mais on ne les crée pas de toutes pièces, pas plus qu'on ne supprime de toutes pièces un courant d'émigration.

Des individus émigrent mais un peuple n'émigre pas ; un peuple est nomade mais n'émigre pas. Les individus émigrent fatalement et forcément vers une unité qui leur ressemble. Quand jadis les Français émigraient, où allaient-ils ? Ils allaient dans l'Amérique du Sud ; et actuellement, les Allemands, où vont-ils ? Les Allemands vont aux Etats-Unis. Ne pouvant pas avoir de colonies, ils s'en vont dans les colonies anglo-saxonnes. Il ne leur viendra jamais à

l'idée d'aller dans les colonies latines ou dans les colonies tropicales, et je dis ceci avec intention. Je n'ai pas le droit de faire de politique ici et je n'en fais pas, cependant, il m'est bien permis de tirer une conclusion politique de ce principe ethnographique ; les individus qui sont du Nord, qui appartiennent à une race du Nord, qu'ils soient Slaves ou Germains, n'iront jamais dans les colonies tropicales, dans les colonies d'essence latine ou africaine, et par conséquent il ne faut pas craindre que par un subterfuge historique, ou par la volonté temporaire d'un seul homme, les pays qui dépendent d'une influence latine ou française tombent jamais ethnographiquement et, par conséquent, au point de vue domination, pas davantage, sous l'influence d'une nation qui ne serait ni française ni latine.

Je n'insiste pas davantage, je pense que vous avez tous très bien compris. Nous ne nous adresserons donc pas (même si nous nous y adressions nous n'y réussirions pas) pour peupler l'Algérie, ni à nos amis les Anglais, ni aux Allemands, ni aux Russes, ni aux Slaves ; nous nous adresserons aux gens qui peuvent retrouver sur le sol algérien un peu des hérédités ethniques et sociales, à nos frères consanguins de l'Espagne et de l'Italie. Et, en vérité, avant que nous nous adressions à eux, avant que nous songions qu'on pourrait un jour s'adresser à eux, cette émigration, par la force des choses, avait commencé. Vous vous rappelez qu'autrefois, quand on tenait d'excellents raisonnements, des raisonnements parfaits, quand on se partageait les continents, l'Amérique devait devenir espagnole, l'Algérie devait devenir française, la Tunisie devait devenir italienne. Sur quelles raisons, sur quels sentiments l'idée populaire avait-elle établi cette concordance? Uniquement sur cet instinct ethnique qui fait que les peuples vont où ils sont attirés. Par le fait de son manque d'élasticité, l'Espagne n'a pas eu les Amériques ; par le fait de certaines circonstances, par le

fait d'un rêve éthiopien qui s'est terminé en cauchemar, l'Italie n'a pas eu la Tunisie, il y a des chances qu'elle retrouve le rêve perdu du côté tripolitain. Il se trouve que la France est la seule nation latine qui ait pu recueillir l'héritage du sang latin, je ne dirai pas du sang gaulois. Cela n'a pas empêché les peuples latins qui ne sont pas français de prendre part ethnographiquement à la conquête française.

L'Espagnol qui est (on peut le dire sans blesser personne) en butte dans son pays à une administration trop routinière, très tracassière, émigre dans l'Oranie qui est en face de lui. L'Italien, surtout celui du sud, le Sicilien, qui est à l'étroit chez lui et à qui l'on demande une somme d'impôts au-dessus de ses forces mais qui est nécessaire à son pays, émigre en Tunisie. Nous voilà donc en face de deux éléments : l'Espagnol d'un côté, l'Italien de l'autre. C'est avec ces éléments que se constituera, même si nous ne le voulons pas, la race qui constituera l'Afrique du Nord. Il y a des gens qui émettent des craintes à ce sujet, qui ont dit, et je l'ai entendu, que si on laisse l'émigration envahir comme cela l'Algérie, l'Oranie deviendra une province espagnole, et la Tunisie une province italienne. C'est incontestable. Mais si nous, Français, sommes incapables d'envoyer dans nos provinces algériennes, tunisiennes, et plus tard marocaines, l'élément français d'origine en quantité suffisante, et si, d'autre part, nous nous opposons administrativement à l'endosmose inévitable espagnole et italienne, cette endosmose se fera malgré nous, elle se constituera contre nous, et c'est ce qu'il ne faut pas. Nous avons sous la main ces éléments en question, l'Espagnol d'une part, l'Italien de l'autre. Que font-ils ? Ah ! s'ils faisaient comme font beaucoup de Français, s'ils venaient en Algérie et en Tunisie en disant : chez nous nous n'avons pas le sou et nous mourons de faim, et en face, chez la bonne sœur latine, il

y a de quoi manger, il y a de quoi économiser, allons-y; quand nous aurons rempli nos poches, nous rentrerons en Espagne ou en Italie. Ce raisonnement est celui que se fait l'émigrant français, c'est celui que se fait le Chinois qui émigre en Indo-Chine. Je ne suis pas partisan du tout de ces émigrations-là. Ce ne sont pas des colons ces gens-là, ce sont des ventouses.

Mais l'Espagnol, mais le Sicilien qui émigre ne se fait pas du tout ce raisonnement. Non seulement, il ne se le fait pas; mais il ne pourrait pas se le faire, parce que l'Algérie et la Tunisie nourrissent leur homme mais ne l'enrichissent pas: on ne thesaurise pas encore en Algérie et en Tunisie. L'Espagnol en Oranie, le Sicilien en Tunisie auront vécu beaucoup mieux qu'ils l'auraient fait chez eux pendant 10 ans, 15 ans ou 20 ans, ils auront été plus satisfaits, mais s'ils voulaient retourner chez eux, ils y retourneraient sans le sou et mourraient de faim comme auparavant. Par conséquent, ils restent chez nous, et de plus, ils trouvent dans notre Algérie et dans notre Tunisie un bien-être, une aisance, une largeur d'idées, une satisfaction journalière qu'ils ne rencontrent pas dans leur pays d'origine ; ils y trouvent également cette administration libérale que le gouvernement de la République française a instituée spécialement pour ses colonies.

Il est certain qu'ils n'ont pas du tout envie d'abandonner ces avantages qu'ils ne transporteraient pas avec eux dans leur ancienne patrie, en Espagne ou en Italie. Ils sont en réalité, des colons de fond, c'est-à-dire que lorsque l'Italien a quitté son Italie, l'Espagnol son Espagne, ils peuvent rester au fond du cœur Italien ou Espagnol, c'est affaire entendue, et je les en félicite ; mais sur notre sol algérien ils agissent, ils vivent, ils font fructifier le sol comme le feraient des Français d'origine, et c'est par conséquent une excellente acquisition. Je ne suis donc pas du tout

d'avis, et je dois dire, on ne peut pas être du tout d'avis de mettre un frein à l'émigration espagnole ou italienne en Algérie. Mais il faut l'élever, l'éduquer, l'endiguer et la maitriser pour, de ses éléments, non pas adversaires, mais hétérogènes, faire un tout bien homogène, bien massif et bien compact ; car que ferions-nous d'éléments divisés si nous laissions les Espagnols rester Espagnols, les Italiens rester Italiens, ils ne seraient que des auxiliaires occasionnels,et ce n'est pas cela que nous voulons. Il faut que, sinon tout de suite, du moins dans deux ou trois générations, ces Espagnols et ces Italiens deviennent nous-mêmes. Et, entendons-nous tout de suite. Si l'on s'est tellement opposé à l'émigration italienne et espagnole en Algérie, c'est qu'on disait: Ces gens ne deviendront jamais des Français. Certainement non, ils ne deviendront jamais des Français, il n'est pas du tout nécessaire, et il est impossible qu'ils deviennent des Français. C'est là-dessus qu'était le malentendu, et c'est là-dessus qu'il fallait des éclaircissements et qu'actuellement on se trouve d'accord. Que ferons-nous de ces Espagnols et de ces Italiens? Essaierons-nous d'en faire des Français ? Pas du tout. Quand ils arrivent en Algérie, ils vivent sous nos lois, nous leur donnons le bénéfice du statut social français, au besoin sous certaines réglementations, nous leur donnons même la naturalisation et je dois dire entre nous que ceux qui réclament la naturalisation, ce n'est pas tant pour la gloire de devenir citoyens français que pour jouir de certains avantages qui sont attachés à nos lois : droits civiques, et surtout pour être électeurs et avoir un député qui les protège. Mais nous ne devons pas faire des Français avec ces gens-là ; la race que nous devons amalgamer là-bas ne doit pas être un morceau de la race française, elle ne peut pas l'être parce qu'il n'y a pas assez de Français d'origine habitant l'Algérie, et parce que surtout il est absolument impossible

de donner la qualité de Français à des gens, quelles que soient leurs qualités personnelles, qui n'aient pas habité pendant longtemps la métropole. On ne fait pas un Français avec un acte de naturalisation. Vous la connaissez tous la manière de faire un Français, c'est d'avoir un petit garçon ou une petite fille en France, de lui faire habiter et aimer la France; il n'y a pas deux manières, il n'y a que celle-là. L'étranger, qui sera venu en France, son fils même, pourra nous aimer, servir dans notre armée, rendre tous les services que nous rendent les Français, mais entre lui et nous, quelles que soient l'amitié, l'affection qu'il pourra avoir pour nous, il y aura toujours quelque chose qui fera que nous dirons : celui-ci n'est pas de ma famille. Il ne faut pas essayer de faire entrer de force dans notre famille des gens qui y seraient dépaysés ; à côté de nous, ils nous rendront bien plus de services que si nous les faisions entrer chez nous contre leur gré. Cette race qui ne sera pas la race française sera-t-elle, comme on le dit, cette race faite avec les anciens éléments latins, sera-t-elle néo-latine ? Non plus ! elle ne sera pas la race néo-latine. Je sais que c'est un joli rêve et vous avez lu sans doute le livre de mon ami, le commandant Driant : *L'Invasion Jaune,* où il dit que, la France ayant été conquise par les Chinois et les Japonais, les Français créent en Algérie une nouvelle France. Son livre est très beau et très intéressant à lire, mais je crois que cela n'arrivera jamais. Pour que cette race soit vraiment néo-latine, il faudrait qu'elle fût mélangée de Français, d'Espagnols et d'Italiens, parce que nous sommes les héritiers des Romains. Je veux bien qu'elle soit ainsi composée, bien que cependant, malgré tout ce que nous faisons, il y ait et doit toujours y avoir un fort appoint de sang franc, de ce sang franc qui a fait de la Gaule latine la France française, cela ne doit pas s'oublier, de ce sang franc qui sera pour les vieux peuples renaissants l'élément de jeunesse et de vi-

gueur. Ce sang franc est véritablement dans le précipité nouveau le réactif qui donne à la race future l'action et l'énergie. Mais ce ne sera pas des néo-latins, ce ne sera pas la race néo-latine, parce que, pour être Latin, il faut habiter l'Europe. Rappelez-vous vos souvenirs d'histoire : Les Romains d'Afrique avaient fini par n'être plus des Romains. les Italiens, les Espagnols, les Français, qui habitent et qui habiteront le nord de l'Afrique, au bout de dix ou quinze générations, ne seront plus des Latins, parce qu'ils auront perdu en passant du nord au sud la qualité indispensable de la latinité qui est l'habitat de l'Europe. Ils auront pris de ce climat africain, des conditions de vie africaine, des types, des caractéristiques qui font qu'en réalité à mesure qu'ils prendront ces caractéristiques toutes spéciales, ils perdront leurs caractéristiques latines. Donc la race qui habitera cette Algérie, et à qui nous devons procurer tous les moyens de se développer, sera, appelons-la ainsi si vous le voulez bien, la race algérienne.

Cette race algérienne sera bien latine par son hérédité mentale, française par son sang, mais elle sera africaine par ses habitudes, par ses moyens et ses conditions d'existence. Comment pense-t-on que l'on puisse aider un courant d'émigration à se perpétuer dans un certain sens et à donner les résultats que nous sommes obligés d'attendre de lui? Nous le pouvons en facilitant à ces gens l'accession de la terre française, nous le pouvons en augmentant matériellement les conditions d'existence, les conditions de bien-être qu'ils peuvent demander.

Nous pouvons surtout, et on l'a dejà fait, en Algérie, leur donner une autonomie sagement dosée, en leur laissant la responsabilité de leur présent et de leur avenir, responsabilité que leur donne l'intérêt de leur propre existence nationale. C'est dans ce sens que l'on va aujourd'hui en Algérie, dans ce sens que nous devons perpétuer nos efforts,

et croyez bien que ce n'est pas pour l'amour d'une jolie expérience que nous faisons cela. Il y a derrière les choses actuelles que nous voyons de très grandes inconnues. Cette race algérienne que nous devons créer, parce que si nous ne la créons pas, elle se créera contre nous, cette race algérienne doit être, elle qui sera toute jeune, lorsque la race française sera trop vieille, la dépositaire de tout notre héritage intellectuel, elle doit être l'héritière de la France; elle doit être même un des éléments vitaux de l'entité française dans l'avenir. Car, lorsqu'on possède si près de soi une colonie, comme l'Algérie pour nous, on peut dire qu'en réalité le mot colonie n'est plus qu'un mot qui un jour deviendra vain, et nous devons nous apprêter à voir passer fraternellement de l'autre côté de la Méditerranée un morceau considérable de nos destins et de nos espérances. Eh bien! nous ne donnerons jamais trop de soins à une race qui peut être appelée à supporter un tel héritage et à recueillir une telle dette. C'est pour cela que malgré que ce soit un cadeau qui nous a dépossédé un peu, nous devons accueillir le geste de l'homme qui a donné à l'Algérie son autonomie financière (je continue à ne pas faire de politique) et je serais heureux que cet homme d'État, qui a donné à l'Algérie cette autonomie, cette indépendance et cette liberté financière, profitât de son actuel passage au ministère des finances pour faire à la France le même cadeau.

Lorsque nous aurons donné à cette race les moyens de se développer de la sorte, nous n'aurons plus ce gros souci du problème algérien que nous avons étudié aujourd'hui. nous n'aurons plus surtout, et c'est par là que je vais finir cet exposé si aride, le souci politique extérieur de savoir qui, à nos frontières de l'Ouest de l'Algérie, dominera sur ces territoires si mal connus du Maroc. Le jour où nous aurons pour nous cette expansion ethnique à laquelle personne n'a jamais résisté et ne résistera jamais, la question ne se po-

sera plus, elle sera résolue d'une façon extrêmement simple. Le Maroc y prendra l'élément civilisé qui seul sera capable de le peupler, et nous espérons vivement que cet élément sera fourni par la France, et s'appellera la race algérienne. Eh bien ! ce pays sera et commence à être habité par cette race, nous avons vu que malgré tous nos efforts, elle est née, car en somme, ce n'est pas du tout sorti du cerveau des gens habitant le pavillon de Flore ; elle est née sans que nous ayons pensé à elle ; et parce qu'elle a fait beaucoup de bruit à sa naissance, nous en sommes venus à l'utiliser le plus possible. Nous avons vu en 1901, dans Alger le trouble de sa petite enfance, il ne faut pas lui en vouloir, tous les petits enfants font leurs dents. Elle a fait les siennes avec les troubles antisémites de 1901. Aujourd'hui, elle commence à s'assagir, elle est arrivée à peu près à l'âge de raison, on lui a enlevé ses lisières, elle a une autonomie financière, et le moment est proche, je crois, où nous pourrons saluer en elle une enfant independante, mais toujours soumise et respectueuse, de la maison française.

C'est dans le pays que cette race commence à habiter, et elle le peuplera de la façon que je viens de vous décrire. Les Français sont conviés à s'y rendre en 1908 et à assister à une série de fêtes dont les Algériens se feront les cicerones, et dont je me fais aujourd'hui le trompette bénévole.

La ville d'Alger, qui comme vous le savez, est un lieu d'hivernage fort agréable et où les Anglais sont venus lorsqu'ils ont été chassés de Nice par le tremblement de terre, (ils sont maintenant en train de déménager pour aller au Caire), est une ville en pleine exubérance de croissance. Elle a fait, dès sa première jeunesse, éclater le réseau de ses fortifications ; elle désire recevoir le mieux du monde les Français métropolitains qui lui feront l'honneur de la visiter. Je ne vous donne pas les détails définitifs de toutes les fêtes qui auront lieu, parce que toutes les choses qui

se disent à l'avance n'ont plus de valeur, attendu qu'ell sont toujours changées au dernier moment ; mais enfin, y aura des attractions pour les curieux, des congrès po les savants, des excursions pour les voyageurs, trois cat gories de Français qui sont nombreux à la Société de gé graphie et qui trouveront de quoi se satisfaire.

Pour terminer, je vais faire passer quelques projectio de coins de l'Algérie où nos amis d'Alger ont l'intenti de conduire en 1908, aux conditions les meilleures, n seulement de sympathie, mais encore de finances, toutes personnes qui traverseront la Méditerranée à cette époqu

ALBERT DE POUVOURVILLE

RAPPORT

sur le

CONGRÈS DE DUNKERQUE, 1906 (1)

En offrant l'hospitalité au Congrès national des Sociétés de Géographie, la Société de Dunkerque avait une excellente occasion de célébrer son XXV[e] anniversaire ; en même temps cette solennité donnait satisfaction au désir bien naturel qu'éprouvaient les Dunkerquois de faire connaître les progrès considérables accomplis dans leur port. Aussi les subsides avaient-ils afflué de toute part (16.000 francs au total) et le Président pouvait dire dans son discours d'ouverture :

« Je n'étonnerai personne en disant que ce Congrès est surtout l'œuvre de la Ville de Dunkerque et de la Chambre de Commerce.

« Toutes deux admirablement unies dans une grande idée de patriotisme, dont le souci constant et éclairé de faire mieux connaître les immenses efforts dont notre port est le grandiose résultat, toutes deux ont étendu sur nous leur aile protectrice.

« D'autres concours sont venus à nous. Le Ministre de l'Instruction Publique nous a adressé, et nous lui en sommes reconnaissants, un très généreux subside. Le Syndicat des Courtiers maritimes, la Compagnie du Chemin de fer du Nord, le Syndicat des transitaires, la Chambre de concilia-

(1) Présenté par Monsieur Louis Guitton, vice-président, délégué par la Société de Géographie Commerciale du Havre.

tion, le Comité maritime et colonial nous ont puissamment aidés et je les remercie affectueusement. »

Dans leur désir d'attirer l'attention des congressistes sur les questions locales, de montrer à leurs hôtes ce qu'il y a de plus intéressant dans la ville et même dans la région, nos amis les Dunkerquois avaient largement pris sur les trois jours assignés au Congrès ; si vous en défalquez une matinée absorbée par la visite du port, une autre par la visite du sanatorium de Zuydcote, une journée entière passée à l'exposition de Tourcoing, vous voyez qu'il ne restait plus grand temps pour les travaux géographiques. Le programme a été bouleversé ; une seule question a pu être serieusement étudiée : celle du relèvement de la marine marchande, quelques autres ont été effleurées, mais la plus grande partie ne seront connues que par l'impression au compte-rendu officiel du Congrès, ainsi que les communications.

M. Cloarec, Président de la Ligue Maritime, section de Paris, a parlé sur le relèvement de la Marine marchande en ces termes :

« Notre marine marchande, après avoir occupé le deuxième rang parmi toutes celles du globe, est maintenant tombée au sixième. Il y a, il est vrai, une crise générale, un abaissement du taux des frêts parce que le tonnage disponible dans le monde dépasse la quantité du frêt, mais les conséquences de cette crise sont particulièrement menaçantes pour nous, car si le taux de frêt n'est plus rémunérateur c'est la nation moins bien armée pour la lutte qui doit être vaincue.

« Ce n'est pas que nos armateurs soient moins intelligents, moins compétents que leurs concurrents étrangers. On peut, à la vérité, leur reprocher d'être trop administratifs et de se laisser devancer bien souvent ; cela ne justifierait cependant pas la grande différence d'avec nos voisins. La grande question est la question du taux de frêt, or la situa-

tion générale économique de notre pays ne permet pas de concessions. L'industriel aussi bien que le commerçant vont au bon marché du frêt,au port le mieux outillé,or il est incontestable que les ports français sont moins bien outillés que les ports étrangers, sous tel rapport ou sous tel autre. Voyez : Marseille souffre de l'insuffisance de bassins,ce qui oblige les navires à se mettre à quai par l'arrière et à décharger sur allèges,le Havre manque également de place à quai, plusieurs de ses bassins étant inutilisables. Faute de cale de radoub suffisamment longue la Cie Gle Transatlantique a dû réduire la dimension de ses navires. Les radiers des écluses du Havre sont en outre, trop élevés. Dunkerque n'a pas de port en eau profonde. Nantes n'a pas suffisamment de profondeur. Pour améliorer tout cela il faut des capitaux énormes, or les efforts ont été disséminés lorsque, sous le ministère Freycinet,il y a une vingtaine d'années,on entreprit un peu partout des travaux d'amélioration. Ces améliorations ont été reconnues insuffisantes dès le principe et cependant nos grands ports continuent à souffrir de cette insuffisance. Cela tient à ce que chez nous, c'est l'Etat qui décide tout.

« Les ports feraient bien eux-mêmes, mais leur initiative est paralysée. Il faut souvent un nombre d'années considérable pour obtenir une décision, qui dépend de cinq, six et même sept ministères différents. L'orateur s'appuie sur la remarquable étude de M. Maurice Taconet. Les travaux d'amélioration à Dieppe et à Newhaven furent décidés en même temps : 1883, mais tandis que Newhaven avait terminé au bout de dix ans, à Dieppe la procédure ne commença qu'en 1889 et les travaux ne commencèrent qu'en 1903. Le remède à cet état de choses est de donner à nos ports de commerce une certaine autonomie, plus ou moins étendue,et de centraliser les questions relatives à la marine marchande en un seul ministère ou, à la rigueur, en une

commission formée de délégués des différents ministères.

« Le régime protectionniste a certainement été fructueux pour nos exportations, mais les formalités de douane rendent très lentes et très difficiles les opérations dans nos ports. M. Cloarec pense qu'un remède y serait apporté par la création de ports francs, dont le nombre serait toutefois limité à trois ou quatre, étant bien entendu que le projet de ports francs exclut dans ceux-ci l'établissement d'industries qui pourraient faire concurrence aux établissements industriels de l'intérieur. Ce qui conviendrait le mieux serait le genre de port franc comme à Gênes ou à Trieste où l'administration du port est confiée à un groupement composé de délégations des différents corps de la ville : municipalité, chambre de commerce, syndicats, etc.

« Une autre question est celle de la circulation intérieure. Le système et le fonctionnement de nos lignes de chemins de fer et de nos canaux sont inférieurs à ceux de l'étranger. Tous nos chemins de fer convergent vers Paris alors que les points en dehors de la ligne de Paris n'ont entre eux que des communications lentes et difficiles, dont le coût est augmenté par les transbordements. Nos compagnies de chemins de fer opèrent avec une désespérante lenteur tandis qu'en Angleterre la marchandise est expédiée avec une rapidité extrême. Il y a aussi à déplorer la multiplicité des tarifs. En Allemagne, non seulement les tarifs sont simplifiés mais encore ils sont combinés avec le taux de frêt des lignes de bateaux à vapeur, ce qui permet à l'industriel d'établir ses offres pour l'exportation avec facilité et certitude.

« Enfin il est profondément regrettable que nos compagnies de chemins de fer persistent à ne voir dans la navigation fluviale qu'une rivale et une concurrente alors que l'expérience faite à l'étranger a depuis longtemps démontré que la navigation fluviale est pour les chemins de fer une aide et une alliée. »

M. Cloarec énumère les charges qui pèsent sur notre marine marchande et la paralysent dans sa lutte contre les marines étrangères : obligation de rapatrier les marins si le navire désarme dans un port étranger ; — frais d'hospitalisation du matelot malade pendant quatre mois, même si sa maladie est le résultat de la débauche ; - interdiction d'avoir plus d'un quart de l'équipage en matelots de nationalité étrangère pour les voyages au long cours ; — interdiction de tous matelots autres que français pour le cabotage.

Dans ces conditions notre marine marchande ne peut pas lutter si elle n'est pas aidée par des primes. La prime est un mal nécessaire. L'Allemagne, dont la marine n'a pas les charges qui pèsent sur la nôtre, n'en donne pas moins des primes pour aider au développement de sa marine marchande mais elle les donne d'une manière déguisée. L'Etat allemand ne divulgue pas son système mais nous savons que ces primes sont prises sur les tarifs communs, les chemins de fer étant la propriété de l'Etat.

Pour étudier ces questions,pour agir sur l'opinion et intervenir auprès des pouvoirs publics, pour rechercher les remèdes à un état de choses qui nous conduirait promptement à la ruine complète de notre marine marchande, le groupement est nécessaire ;—ce groupement c'est la *Ligue Maritime* en faveur de laquelle M. Cloarec prie le Congrès de faire la plus active propagande.

M. Morael, armateur à Dunkerque, parle également sur le relèvement de la marine marchande. Il critique le manque de cohésion qui existe dans nos moyens de communication pour amener le frêt au port d'exportation. Dunkerque reçoit à peine un cinquième du tonnage qui devrait lui venir de toute la région en arrière. Toutes les matières lourdes, minerais, fers, machines, filent sur Anvers, attirées par des tarifs meilleur marché que par nos lignes conver-

geant sur Dunkerque. Le remède à cet état de choses serait le canal du Nord-Est, qui relierait Dunkerque avec Calais, Hazebrouck, Lille, Valenciennes, recueillerait à Charleville le trafic des Ardennes et de la vallée de la Meuse, desservirait le bassin de Nancy, les Vosges francaises et le Haut-Rhin.

M. Morael parlant à son tour des charges qui pèsent sur l'armement constate que, tant qu'existeront ces charges, il n'y aura qu'un remède : les primes. Encore faut-il qu'elles soient accordées judicieusement. Il y a deux intérêts en jeu : l'intérêt de l'armateur, dont il faut alléger les charges que nous avons déjà énumérées, et l'intérêt du constructeur sur lequel pèse la cherté en France tant des matières premières que de la main-d'œuvre. Il faut ménager ces intérêts contradictoires, or, toutes les lois relatives aux primes ont été maladroites.

L'orateur les passe en revue :

Loi de 1881 : Fr. 1.50 par tonne et par 1.000 milles parcourus par vapeur de construction française ; — demi-prime pour ceux construits à l'étranger.

Cette loi n'encourageant pas suffisamment la construction française on fit la *Loi de 1893* : Fr. 1.70 pour voiliers, Fr. 1.10 pour vapeur, par tonne brute et par 1.000 milles parcourus. Rien pour les vapeurs ou voiliers construits à l'étranger. Prime payable seulement pendant les dix années qui suivent la construction du navire.

Cette loi avait d'abord le défaut de trop pousser à la construction des voiliers et nous aurions fini par ne plus avoir que des navires à voiles ; en outre, elle portait en elle ce germe morbide qu'à l'expiration des dix années la cessation de la prime forçait l'armateur à revendre son navire à l'étranger.

On fit alors, la loi de 1902 : Fr. 1,70 pour vapeurs jus-

qu'à 3.000 tonnes de jauge et Fr. 1.70 pour voiliers, mais *seulement* jusqu'à 600 tonnes de jauge.

Ensuite diminution de 10 fr. par 100 tonnes et sans que la prime puisse s'appliquer à plus de 1.000 tonnes par navire. Conséquence : impossibilité de faire construire un seul grand voilier. En outre. comme le crédit voté limitait la construction à 500.000 tonnes, on s'empressait de faire sa déclaration de construction pour revendre son tour d'inscription.

La Ligue Maritime obtint la révision de cette loi et l'on fit celle de 1906 ;

Grosse prime, uniquement à la construction de 172 fr. par tonne de jauge brute pour les vapeurs construits en France.

A la navigation, prime de compensation d'armement : pour les vapeurs, 4 centimes par tonne de jauge brute et par 1.000 milles parcourus jusqu'à 3.000 tonnes de jauge brute, ensuite 3 centimes de 3.000 à 6.000 tonnes de jauge brute et 2 centimes à partir de 6.000 tonnes :

Pour les voiliers, 3 centimes par tonne de jauge jusqu'à 500 tonnes, 2 centimes de 501 à 1.000 tonnes,et 1 centime à partir de 1.001 tonnes.

L'orateur dit que la prime de compensation donnée par la loi de 1906 est insuffisante et que personne ne voudra faire construire sous cette loi-là. Il déplore que, pour les navires construits sous ia loi de 1893 la cessation de la prime à l'expiration des dix années mette l'armateur dans l'obligation de revendre son navire aux étrangers.

Il est vrai que les voiliers construits avant novembre 1901 ont obtenu,de par la loi de 1906,une prolongation de prime de F.0,03 par tonne et par jour pendant trois ans, mais c'est insuffisant ; les autres construits après cette date, n'ont pas de prolongation de prime. M. Morael demande que la

compensation soit accordée à tout navire pendant tout le temps où il conservera ses qualités nautiques.

M. P. Collesson, Secrétaire Général de la Société de Géographie de Nancy, présente un travail sur les *Relations entre Dunkerque et l'Italie par l'Est de la France*; ce travail vient à l'appui des observations présentées par M. Morael, et conclut églement au prompt creusement du canal du Nord-Est.

A la suite de cette intéressante discussion, le Congrès a adopté les vœux suivants :

VŒUX PRÉSENTÉS PAR M. CLOAREC

Vœu N° 1. Que le régime administratif de nos ports soit modifié dans le sens de l'attribution à un organisme local de l'administration totale ou partielle du port, c'est-à dire dans le sens de l'autonomie.

Vœu N° 2. Que les différents services maritimes aujourd'hui répartis entre sept ministères différents, soient centralisés par la création d'une commission permanente interministérielle ou par la réunion des différents services en une direction générale de la Marine marchande.

Vœu N° 3. Que le projet de loi sur les ports francs, déposé par le gouvernement en 1903, rapporté par M. Chaumet et déposé à nouveau le 16 juin 1906, soit promptement soumis aux délibérations du Parlement.

Vœu N° 4. Que le Gouvernement s'efforce de développer les voies intérieures de circulation, notamment les canaux, de combiner les moyens de transport soit à l'intérieur, soit avec les lignes de navigation de manière à faciliter la circulation des marchandises vers les ports ou vice-versâ.

VŒUX PRÉSENTÉS PAR M. MORAEL

Vœu N° 5. Qu'il soit procédé aussi vite que possible au creusement du canal du Nord-Est.

Vœu N° 8. Que les dispositions de l'article 8 de la loi de 1901 aujourd'hui appliquées aux seuls voiliers francisés avant le 1er janvier 1901, le soient également à tous les navires, vapeurs ou voiliers, pendant le temps où il conserveront leurs qualités nautiques.

Faute de temps les autres questions ont été écourtées ; nous les passerons brièvement en revue.

M. Guénot, de Toulouse, a la parole sur la question *du reboisement*. La forêt est la gardienne des sources ; si la pluie tombe sur un sol déboisé elle n'y est pas retenue, de là des inondations, des déplacements de terre, une diminution des crues, un debit irrégulier des eaux, dont il devient impossible d'utiliser les forces. M. Guénot démontre la nécessité que l'Etat ait la haute main sur le domaine forestier, les communes sont incapables d'administrer leurs forêts. La mentalité des paysans est particulière sur ce sujet. Le pâtre considère la montagne comme son bien et n'admet pas de règlementation. Il faut s'efforcer de changer cette mentalité et de faire aimer les arbres. M. Guénot indique ce qui se fait à Toulouse dans cet ordre d'idées, une plantation d'arbres est l'occasion d'une solennité, le général en chef, le préfet plantent un arbre. Il y a une Société des Amis des Arbres.

M. Geo. Majoux, Secrétaire général de la Société de Géographie de Dunkerque parle sur le même sujet à propos des *Dunes*. C'est surtout de Dunkerque vers l'Est qu'elles sont d'une aridité désesperante. Le vent les déplace. On a essayé de planter des sapins, mais les lapins les détruisent dès la sortie de terre. Et cependant ces dunes ont été boisées jusqu'au XVIIe siècle. M. Majoux préconise pour la fixation des dunes une plante que l'on nomme *l'oyat*, c'est un jonc à racines puissantes.

Le résultat de ces intéressantes discussions est l'adoption des vœux suivants :

L'action française peut s'exercer par différents moyens que M. Terrier énumère : l'action politique, l'amélioration du régime consulaire, l'organisation de la police, la création de services médicaux et de dispensaires.

Au point de vue politique il faut agir avec une grande prudence si l'on ne veut pas être brutalement contrarié par une puissance quelconque, au contraire l'action économique et maritime peut s'exercer sans péril puisque le Maroc est ouvert à la libre concurrence des nations européennes.

(*A suivre.*)

BIBLIOGRAPHIE

L'Année Cartographique. — Supplément annuel à toutes les publications de Géographie et de Cartographie, dressé et rédigé sous la direction de **F. Schrader,** Directeur des travaux cartographiques de la librairie Hachette et Cie.

Dix-septième année, contenant les modifications géographiques et politiques de 1906. — Trois cartes tirées en couleurs, avec texte explicatif au dos. Prix : 3 fr.

I. — **Asie,** par D. Aïtoff et Ch. Bonnesseur. — *Itinéraire du major C. D. Bruce de Leh à Pékin,* 1906. — *Traité franco-siamois* (23 mars 1907) : la nouvelle frontière entre Siam et Cambodge. — *Régions de la Perse,* explorées par A. F. Stahl, 1895-1906. — *Chine occidentale :* itinéraires de MM de Marsay et de Las Cases, 1906.

II. — **Afrique,** par M. Chesneau. — *Sahara central,* d'après les plus récents travaux. — *Les Frontières nord et nord-est de la Nigeria* (convention franco-anglaise du 29 mai 1906 et accord anglo-allemand du 16 juillet 1906). — *Régions entre Kanem et Borgou,* d'après les explorations du capitaine Mangin : 1904-1906.— *Mauritanie et Ferlo,* d'après les travaux des capitaines Gérard et Vallier. — *Congo et Bahr-el-Ghazal* (levés du commandant Lemaire, 1902-1905 ; itinéraires du capitaine Roulet en 1900). — *Frontière turco-égyptienne* (accord du 1er octobre 1906).

III. **Amérique,** par V. Huot. — *Rio Pilcomayo* du rio Paraguay au 22e parallèle, par G. Lange. — *Traversée du passage du Nord-Ouest,* par le capitaine Amundsen (1903-1906) ; *Expédition vers le pôle* du commandant Peary (1905-1906). — *Réseau hydrographique du versant oriental des Andes péruviennes,* d'après les plus récentes explorations. — *Labrador oriental,* d'après les levés de Mme Léonidas Hubbard, 1906. — *Les Nouveaux Etats de la Colombie.* 1906.

Globus-Karte, Mappemonde en fuseaux à échelle uniforme, avec un tableau statistisque des Etats autonomes et des colonies allemandes, publiée par le capitaine de Sipman. — Une feuille en couleurs au 74.000.000e. — Berlin, 1907, chez Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Le capitaine Sipman publie chez Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin S.W.48, une nouvelle carte du monde, appelée « Globus-Karte ».

Cette carte montre chaque pays dans sa proportion exacte et dans sa situation entre l'Equateur et les pôles, deux points sur lesquels il existe beaucoup d'idées fausses. La surface terrestre est divisée en six bandes fusiformes ; chaque partie présente néanmoins un certain ensemble et toute la carte donne une image claire de la surface totale de la terre.

Cette carte a une grandeur d'environ 70 centimètres sur 55 centimètres ; elle est en huit couleurs avec divisions politiques. Les plus mportantes voies de communication sont indiquées, en partant de la Manche, de 100 en 100 milles avec, en regard, les kilomètres et la différence du temps. On a évité de charger cette carte de noms moins importants de sorte que le dessin et l'écriture des choses essentielles tombent mieux sous les yeux. Elle est d'autant plus pratique pour les écoles qu'elle dispense les élèves de l'étude détaillée des projections tout en donnant une image exacte de la surface terrestre qui se fixe plus facilement dans la mémoire que les anciennes cartes.

Un tableau statistique permet (et ceci est tout nouveau) de comparer les différents Etats de la terre et les colonies allemandes en ce qui concerne leur superficie, population, armée de terre et de mer, finances, commerce et transport. Malgré les nombreuses données très complètes dont l'exactitude est garantie par les sources indiquées, ce tableau reste très clair. En indiquant pour chaque pays la part que prend l'Allemagne dans l'importation et l'exportation, on a une idée de l'échange des marchandises de l'empire allemand avec tous les les pays du monde. Il est à remarquer qu'il y a, en outre, des indications sommaires sur la différence des monnaies, sur les dépenses et les dettes de chaque pays.

La difficulté de se faire une idée exacte de notre surface terrestre réside d'une part dans la forme sphérique de la terre et d'autre part

dans l'impossibilité de représenter cette surface sphérique entièrement et exactement sur une surface plane. Sur le globe, les méridiens et les parallèles se coupent sous des angles droits ; si on conserve ces derniers sur la carte, la forme et les contours des continents sont exacts, mais aux dépens des proportions et des dimensions ; et vice-versa, si on veut conserver ces dernières, il se produit une défiguration des contours et de la forme. La défectuosité des proportions et des dimensions est très accentuée sur les cartes d'après la projection de Gerhard Kremer (Mercator), et, c'est à l'emploi de cette carte qu'il faut ramener en première ligne les opinions et idées erronées qui existent sur la superficie, la division et les distances de certaines parties du monde. Cette projection, employée d'abord pour les cartes marines, s'est, peu à peu, implantée pour les cartes des continents, parce qu'elle donnait un ensemble synoptique très clair. Mais cette clarté a été obtenue au détriment de l'exactitude : car l'emploi d'une échelle grandissante au fur et à mesure qu'on s'approche des pôles nous induit en erreur et nous incite à tirer de fausses conclusions dès que nous comparons deux contrées situées dans des latidudes différentes. Ainsi, le Cameroun, qui est presque aussi grand que l'Allemagne, paraît avoir à peine un tiers de la superficie de ce pays : et Madagascar qui, à peu de chose près, a la même grandeur que la presqu'île Scandinave, semble en avoir à peine un cinquième.

Un autre inconvénient est l'impossibilité de représenter les contrées polaires sur une même carte avec les autres pays ; par suite on s'imagine les continents beaucoup plus également répartis sur les deux hémisphères nord et sud que c'est en réalité le cas. D'autre part, sur les planisphères, la carte est très défigurée vers les bords, et, par conséquent, les distances sont peu conformes à l'échelle. En outre, la division de la terre en deux moitiés, entre lesquelles tout rapport manque, et le tracé courbe des parallèles nous permettent difficilement de nous rendre un compte exact de la situation ou de la latitude d'un endroit.

Le Globe terrestre qui, grâce à sa forme sphériqne, permet seul une reproduction vraiment fidèle de la surface terrestre a, cependant, cet inconvénient que, à moins de le tourner ou de changer de place, on ne peut voir qu'environ un douzième de la surface de la terre en sa position exacte. Il est donc impossible de comparer immédiatement

entre elles les différentes parties du monde à cause de l'image changeante du globe en le tournant ou changeant de place.

La nouvelle carte (Globuskarte) du capitaine Sipman qui représente la surface terrestre en six lanières fusiformes, donne toutes les parties de la terre en une échelle uniforme ; la distance d'un point quelconque de l'équateur et des pôles est immédiatement visible, et pour comparer la superficie et la situation de deux pays ou la longueur des voies de transport ou des lignes de navigation, la tâche devient très facile. La défiguration des bords est bien moins grande car ces cartes reproduisent une étendue moins grande que les planisphères Mais ces six cartes qui ne se touchent qu'à l'équateur ont le grand inconvénient de séparer les grandes masses continentales en diverses parties de sorte que l'ensemble des continents se perd d'une façon pénible. Pour obvier quelque peu à ce désavantage et donner, malgré leur morcellement, un certain ensemble à ces six fuseaux, l'auteur a ajouté à chaque carte divisionnaire deux cartes complémentaires (une de chaque côté) qui grandissent avec les intervalles, laissés entre les cartes principales, c'est-à-dire, vers les pôles ; à partir du 80e degré de latitude, on a pu développer la surface terrestre dans toute son étendue. Il est vrai que ces cartes complémentaires présentent, à cause de leur position latérale à la carte principale, une certaine défiguration qui, cependant, n'atténue que la forme ; la superficie et les distances est-ouest en sont exactes. Ainsi, la carte « Groëland — Amérique du Sud » montre les côtes de la partie nord de l'Atlantique et les chemins maritimes entre l'Europe et l'Amérique dans l'ensemble, tandis que l'on peut voir la forme exacte de la côte ouest de l'Europe sur la carte « Europe — Afrique ». De même, sur la carte « Asie », tout le continent se présente dans l'ensemble, tandis que la conformation de ses côtes orientales se voit sur la carte « Extrême-Orient — Australie. ».

Le méridien moyen de chaque carte est droit, conforme à l'échelle et coupe l'équateur ainsi que les parallèles sous un angle droit ; les autres méridiens forment, sur la carte, des lignes courbes et sont donc un peu plus longs que leur grandeur réelle. La défiguration qui en est la conséquence n'est que très faible sur les cartes principales ; mais elle augmente sur les cartes complémentaires, progressivement vers les bords, ce qui, au premier abord, donne une image assez bizarre ; mais on s'y fait assez rapidement.

s cartes d'après la projection de Mercator l'Asie et l'Amérique , par exemple, paraissent beaucoup trop larges, et l'Amé- Sud trop allongée, tandis que sur les planisphères, la Norvège ënland se trouvent dans une position presque horizontale. Si pare ces parties du monde sur les anciennes cartes et sur la carte de Sipman, on trouvera certainement que cette der- . plus près de la vérité que les autres. Somme toute, vu le prix de la carte (1 mark), il est difficile de faire mieux.

J. FRITZ

Professeur à l'Ecole Supérieure de Commerce du Havre

On raconte que lorsqu'on demanda au Doge ce qui l'étonnait le plus à Versailles, il répondit malicieusement : « C'est de m'y voir. »

Duquesne, vieux et fatigué d'une vie si laborieuse, vint aussi à Versailles peu après, mais il fut reçu froidement par le roi qui lui tenait rigueur de son caractère indépendant. Affaibli et dépité il donna sa démission et se retira dans sa famille, où il mourut à 78 ans. Il laissait la réputation du plus habile homme de mer de son siècle.

Les frères cadets de Duquesne marchèrent sur ses traces et devinrent capitaines de vaisseau. Ses fils aussi furent d'excellents marins (1).

Cependant l'orgueil du roi alluma une nouvelle coalition. Les Anglais, animés depuis longtemps contre Dieppe d'une haine farouche, résolurent de tirer sur elle vengeance du bombardement de Gênes. Le 12 juillet 1694, l'amiral lord Berkeley se présente devant la malheureuse cité, si mal défendue par sa position et qui n'était soutenue par aucune flotte. Onze cents bombes y furent lancées, qui eurent vite fait d'incendier toutes les maisons, et de tuer des milliers de personnes. Les Anglais ne se retirèrent que lorsqu'ils ne virent plus dans l'ancienne cité des Cousin et des Ango qu'un monceau de débris et de cendres.

Louis XIV résolut de réparer cette ruine épouvantable. Il fit tracer par l'ingénieur De Ventabren le plan d'une ville plus régulière et plus moderne, aux rues larges et droites, aux maisons de briques et de pierres.

Quelques années après le bombardement, Dieppe s'était encore une fois relevée de ses ruines et attendait une prospérité nouvelle.

---

(1) Cf. Dictionnaire Larousse, articles Duquesne.

CRÉATION

d'un Centre de Colons Normands

EN ALGÉRIE

Le Gouvernement général de l'Algérie vient d'informer officiellement l'Office de renseignements gratuits de la *France Colonisatrice* que huit concessions gratuites étaient réservées, au village de Waldeck-Rousseau, à des familles d'origine normande et présentées par la Société la *France Colonisatrice*. M. le Gouverneur général de l'Algérie en annonçant cette décision écrit, à propos de ce centre :

« La part restreinte faite au peuplement par voie d'attri-
« bution gratuite ne m'a pas permis d'en disposer d'un plus
« grand nombre au profit des familles ayant le patronage
« de la Société.

« Les résultats de la vente à bureau ouvert de la majeure
« partie des concessions de Waldeck-Rousseau ont été
« des plus satisfaisants et, par suite, celles qui sont oc-
« troyées dans ce centre constituent des dons de valeur. »

C'est donc un centre de premier ordre qui est réservé aux Normands.

On peut se faire inscrire ou demander des renseignements à l'Office de renseignements gratuits de la *France Colonisatrice*, 1, place Verdrel, Rouen.

et durant la traversée, l'eau potable vint à manquer sur le navire. Deux arbustes périrent de sécheresse et le troisième allait avoir le même sort, lorsque les matelots étonnés virent leur capitaine partager avec lui sa part de la précieuse boisson et arroser tous les jours la jeune plante avec le peu d'eau qu'on avait réservé pour lui-même.

Cette sollicitude touchante ne fut pas perdue. L'arbuste fut planté à la Martinique, grandit, fructifia, et devint le père des caféiers de toutes les Antilles (1720).

A la fin du règne de Louis XV, les désastres de la guerre de Sept Ans donnèrent à Vauquelain, autre enfant de Dieppe, l'occasion de se signaler. De famille obscure, il se voit, tout jeune, par ses mérites évidents, confier une frégate, malgré la jalousie des marins de naissance qu'une telle innovation scandalise. Vauquelain part de Dieppe sur la frégate *L'Aréthuse,* de trente canons, ce qui était peu pour l'époque et jure à ses concitoyens de la leur ramener intacte ou de mourir en la défendant. Il se trouve bloqué avec l'escadre française dans le port de Pittsbourg, en Amérique. L'escadre ne peut tarder à être prise par la puissante flotte anglaise qui l'assiège et va se rendre. Vauquelain obtient de tenter une sortie. Il manœuvre si adroitement qu'il passe au milieu des Anglais surpris, gagne la pleine mer, vainement poursuivi, et ramène à Dieppe sa frégate.

Le hardi corsaire apprend que notre colonie du Canada, peuplée en grande partie de ses concitoyens, est attaquée par des forces anglaises de beaucoup supérieures, et que le roi de France commet la coupable imprudence de ne pas y envoyer de secours. Il ne laissera pas, lui, cette vieille colonie nous échapper sans tenter de lui venir en aide. Il vole avec *L'Aréthuse,* sur les rivages menacés, remonte le cours du Saint-Laurent pour porter secours aux Français assiégés dans Québec ; mais apprenant la

reddition de cette ville, il veut regagner la mer, lorsqu'i se voit cerné par toute la flotte ennemie. Loin de se rendre, il se défend en désespéré. Ne pouvant sauver son bâtiment, il fait descendre ses soldats dans les canots de sauvetage, met le feu à sa frégate et y attend, seul, la mort. Les Anglais, admirant son courage, montent sur son vaisseau enflammé et lui sauvent la vie (1763).

Chargé d'une mission difficile dans l'Inde, il s'en acquitte avec succès et à son retour en France se voit calomnié par la jalousie des officiers nobles, envieux de ses exploits, de sa jeunesse et de sa nomination au grade de lieutenant de vaisseau. Il fut emprisonné huit mois et n'en sort que pour tomber assassiné, un soir, sous les coups d'un inconnu.

Avec lui se termine la liste des guerriers remarquables de Dieppe. Par contre, des héros, plus modestes, obscurs, mais non moins admirables, vont prolonger les généreuses traditions de la vieille cité normande.

Après un bombardement inutile des Anglais, en 1803, Napoléon Ier fit de vastes projets sur l'aménagement du port de Dieppe, qu'il laissa à ses successeurs le soin de mettre à exécution, pour en faire du moins un port de commerce confortable.

La pêche dans les mers polaires et sur les bancs de Terre-Neuve, à laquelle se livrèrent avec ardeur les Dieppois, donna à l'un d'eux, Noël de la Morinière, l'idée d'étudier cette industrie qui le passionnait. Il fit d'abord sur les côtes de France, des études hydrographiques, écrivit de nombreux livres très estimés sur les pêches, leur histoire, leurs procédés, devint membre correspondant de l'Académie des Sciences, inspecteur général des pêches maritimes. Il visita les côtes du Nord de l'Europe pour se renseigner sur les lieux mêmes et, malgré une maladie aiguë voulut s'embarquer pour la Norvège. Il mourut à

L'Expansion coloniale du Congo français, par Fernand Rouget, commissaire-adjoint du Congo à l'Exposition coloniale de Marseille. Introduction par M. Emile Gentil, commissaire général du Gouvernement au Congo français. Paris, 1906, 1 vol. in-8, avec 88 gravures, 12 cartes et croquis et une carte d'ensemble.

Vers Athènes et Jérusalem. Journal de voyage en Grèce et en Syrie, par Gustave Larroumet, membre de l'Institut. Paris, 1898, 1 vol. in-8.

A travers la Perse orientale, par le Major Sykes. Paris, 1907, 1 vol. in-16, avec 50 gravures.

L'Ile de Cuba, Santiago, Puerto-Principe, Matanzas, La Havane, par Hippolyte Piron. Paris, 1889, 1 vol. in-18, orné de nombreuses gravures sur bois.

Le Brésil, par Paul Henrix. Paris, 1907, 1 broch. 76 pp., ornée de nombreuses gravures. (Don de M. João Vieira da Silva, consul général des Etats-Unis du Brésil.)

Un Missionnaire chez les Sauvages de l'Araguaya, au Brésil. - Le P. Gil Vilanova, des Frères prêcheurs, par le R. P. Etienne-Marie Gallais, des Frères prêcheurs. Toulouse, 1901, 1 vol. in-16, orné d'un portrait et de 3 gravures avec une carte et un plan hors texte. (Don de Mlle Charles de Malmain.)

Le Cuivre. Sa production et son commerçe aux Etats-Unis. son marché en 1907, par André-E. Sayous, secrétaire général de la Fédération des Industriels et Commerçants français. Paris. 1907, 1 broc. in-8, 58 pp.

L'Aurore Australe. — La Société australienne. — Le Socialisme en Australie.— La Constitution australienne et son fonctionnement. — La valeur et la situation matérielles de l'Australie. — L'Australie vue du dehors, par Biart d'Aunet. Paris, 1907, 1 vol. in-18.

Autour du Monde, par les Boursiers de Voyage de l'Université de Paris. (Fondation Albert Kahn.) Paris, 1904, 1 vol. in-8.

Le Traité Franco-Siamois du 23 mars 1907, par Joseph Joubert, vice-président de la Société des Etudes Coloniales et Maritimes. Paris, 1907, 1 broch. in-8, 24 pp. (Don de l'Auteur.)

Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers. Rapport sur l'exercice 1906, publié par la Chambre de commerce d'Anvers, 1907, 1 vol, in-8. (Don de M. le Président de la Chambre de commerce d'Anvers.)

Mouvement général maritime et commercial de la Cochinchine française, pendant l'année 1905, Statistiques, importations et exportations, publiées par la Chambre de commerce de Saigon, 1907, 1 vol. in-4. (Don de M. le Président de la Chambre de commerce de Saigon.)

La Question de la Valorisation du Café au Brésil, par F. FERREIRA RAMOS, ingénieur, commissaire général du Gouvernement de l'Etat de Saint-Paul pour le Nord de l'Europe. Conférence faite au Cercle d'Etudes coloniales d'Anvers, le 29 janvier 1907. Anvers, 1907, 1 vol. in-8, contenant 63 gravures, 2 cartes et 8 diagrammes. (Don de l'Auteur.)

Brazil " Magazine ", Revue mensuelle d'art et d'actualités, publiée en deux textes, portugais et français, ornée de nombreuses illustrations. Numéros de février à juin et août 1907. (Don de M. F. Ferreira Ramos.)

Le Courrier de l'Etat de Saint-Paul, édité à Anvers par le Commissaire général de Saint-Paul (Brésil), publication mensuelle illustrée. Numéros parus de février à septembre 1907. (Envoi de M. F. Ferreira Ramos.)

Carte de l'Inde ecclésiastique, au 4.400 000e, une feuille en couleurs, éditée par " Les Missions Catholiques ". Lyon, janvier 1907.

Railway Map of the Dominion of Canada, une feuille en couleurs au 6.336.000e, publiée par le " Department of Interior ". Ottawa, 1907.

TABLE DES MATIÈRES

ANNÉES 1906-1907

EUROPE

ASIE

AFRIQUE

AMÉRIQUE

GÉNÉRALITÉS

Souhaitons que les Dieppois futurs s'inspirent de ces traditions, et les continuent par des exploits maritimes du même genre ou d'un genre nouveau, que les circonstances ou le progrès feront naître plus tard.

Toujours hardis pêcheurs, toujours excellents marins, verrons-nous encore leur nom surgir dans une entreprise audacieuse et imprévue ? Ils ont de qui tenir, et l'avenir est grand.

ALFRED MOULIN



SOCIÉTÉ

DE

GRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

ANNÉES 1908-1909



assez habile », me disaient-ils, et l'un d'eux me proposa l'expérience suivante. J'avais un couteau de fabrication anglaise qui coupait les lianes d'une façon admirable et qu'il désirait beaucoup. De mon côté, j'avais envie d'une de ses lances que j'ai rapportée « Si tu veux, nous allons faire l'expérience suivante : Tu crois, lorsque je dis que pour attraper une antilope je me glisse sous le ventre, que c'est pour me vanter. Eh bien ! faisons un pari. Tu vas te mettre au milieu d'une clairière — elle pouvait avoir tout au plus un rayon de 25 mètres autour de moi — je viendrai et j'essaierai de te surprendre comme si tu étais une antilope. » — « Oui, mais tu ne me donneras pas un coup de couteau ». — « Je ne te donnerai pas un coup de couteau, je te poserai simplement la main sur l'épaule. » — Nous allons voir, mais combien le feras-tu de fois ? » — « Si tu veux, je le ferai trois fois sans que tu aies pu me voir. » — « Si je te vois tu me donneras ta lance. » Il acquiesca de bon cœur. — « Oui, mais si je gagne tu me donneras ton couteau. » — Immédiatement chacun se disposa. Je me mis dans la clairière, le pygmée de son côté disparut dans la forêt. Je n'entendis plus de bruit. Au bout d'une demi-heure, comme je me tournais, regardant à droite et à gauche, il me posa la main sur l'épaule en me disant : « Cela fait bien une fois. » — Quand on est pris de cette façon, on se demande comment cela a pu se faire. Je me mis à regarder et cette fois, du mieux que je pus. Au bout de sept ou huit minutes, il me posa les mains sur les épaules. Je sentais mon prestige d'homme blanc qui s'en allait, c'était ennuyeux. Je regardai mieux encore que les deux premières fois, mais malgré tout je fus encore surpris.

Continuons notre promenade.

Les indigènes sont des chasseurs très habiles. Avec une simple feuille, en se pinçant le nez, ils imitent le cri des antilopes qui viennent près d'eux et alors il leur est facile de les tuer.

C'est dans la forêt que nous avons rencontré l'okapi que nous avons tué,sans nous douter du renom qu'il allait avoir. C'est, dit-on l'ancêtre du cheval ou de l'âne.

Quelquefois, au lieu d'avoir une antilope à manger on a recours à des dîners plus modestes. Quand j'ai pris ces clichés, nous marchions depuis trois jours. Les noirs qui nous conduisaient,nous avaient dit qu'il fallait seulement un jour de marche,on n'avait donc emporté des vivres que pour un jour. Le premier jour on avait tout mangé, le second jour, jusqu'au soir, on a serré un ou deux crans de sa ceinture. C'est une façon économique de dîner, mais qui a bien des désavantages. Enfin, on est arrivé sur un vol de sauterelles et on en a pris une certaine quantité ; les noirs disaient que c'était très bon à manger, mais pour moi ce mets ne vaut pas cher.

Nous arrivons maintenant à l'entrée d'un village. Il y a assez longtemps que je vous promène au milieu des bêtes, voyons un peu les gens.

Quand on arrive près des grands villages de l'intérieur, la première chose à faire, c'est d'arrêter sa caravane de façon à pouvoir causer avec les gens du village et à ne pas s'avancer à l'improviste. Avec deux de mes hommes je m'avançais afin de parler avec les habitants du village. La plupart des villages sont en guerre. La sentinelle est en avant, elle se tient à l'entrée du chemin derrière son bouclier, toute prête à vous lancer ses flèches ou sa sagaie qui sont toujours empoisonnées à la strychnine. Derrière, trois ou quatre hommes sont prêts à s'élancer en cas d'attaque.

Pendant ce temps, les femmes, les enfants et les impédimenta quelconques se sont retirés un peu en arrière, de façon à pouvoir se sauver en emportant tout ce qu'ils peuvent s'il arrive la moindre chose. Les chefs de guerre sont en avant pour voir qui vient. Tous ces préparatifs durent un temps assez long. Les chefs prennent toujours dans ces

XXVme ANNÉE
1er Trimestre 1908

Société de Géographie Commerciale du Havre

BULLETIN



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131

1908

eux deviennent vos amis. L'habitude de manger la chair humaine ne provient pas du manque de viande, c'est presque toujours un phénomène de guerre ou un fait rituel. quelquefois un sacrifice religieux, bien souvent aussi un acte de vengeance.

Lorsqu'on a pénetré dans la première enceinte, on passe devant le chef, il vous fait une réception solennelle. Si l'on veut conquérir son amitié, on lui offre même de petits cadeaux suivant l'usage, puis on passe par une cérémonie d'initiation, une sorte d'interrogatoire. Un fétiche particulier, un couteau est pendu au-dessus de vous, vous passez dessous et un sorcier vous pose certaines questions. Il vous demande ce que vous venez faire. Le couteau qui est là joue un grand rôle. Si vous n'êtes pas considéré, il peut arriver qu'il tombe, et dans ce cas, c'est très dangereux, car la tête tombe aussi. Lorsqu'on veut faire partie de la tribu, une des conditions essentielles, c'est de passer par la cérémonie qui vous fait frère de sang. Le dernier acte seul de cette cérémonie est intéressant pour vous. Lorsqu'on a su ce que vous vouliez, on vous met face à face avec le chef. L'un prend une poule par les pattes, l'autre par les ailes et on tire. Plus on tire, plus la bête crie et à un certain moment, les pattes viennent d'un côté et les ailes de l'autre ; on dépose alors le tout dans une feuille de bananier puis le chef vous fait une légère incision au bras gauche. On prend alors un morceau de la poule, on le frotte dans son sang et on le présente à l'autre en disant ces belles paroles : « Prends, mange et bois, car à partir de ce moment tu es mon frère ». Le chef fait de même et dit : « Tu es mon frère car tu as bu mon sang, à partir de ce moment tu es le frère d'un puissant chef». Ce qui donne toutes sortes de prérogatives.

J'ai voulu vous promener au milieu du pays, vous montrer un peu quelles sont les difficultés de pénétration au milieu du Congo. Ce n'est pas toujours très facile, comme

vous ayez pu le voir, de s'avancer dans l'intérieur. On vous a dit au commencement que nous faisions œuvre de pionniers et de civilisateurs c'est un peu vrai,et s'il m'est donné un peu plus tard, comme je l'espère, de revenir parmi vous, nous pénétrerons dans la vie du peuple surtout. Je vous montrerai comment, en nous enfonçant au milieu de ces gens, nous avons toujours cherché à conquérir notre place au soleil, c'est dans notre rôle. Nous avons cherché à faire de ces gens des chrétiens ; mais nous ne nous attachons pas seulement à une question de doctrine,nous cherchons à les relever par l'enseignement et par le travail.C'est ainsi qu'en attirant beaucoup de monde dans nos écoles, nous essayons dans toute la mesure de notre possible, et nous y réussissons un peu, nous essayons, dis-je, de faire la France de l'avenir. Avec vous, je n'ai voulu faire aucune éloquence, j'ai voulu simplement vous montrer que tous, tant que nous sommes : missionnaires de toutes sortes, pionniers, négociants, colonisateurs ou fonctionnaires, ce que nous voyons avant tout et au-dessus de tout, au milieu de ces peuples dont je vous ai entretenu ce soir, dans ce magnifique Congo où nous avons planté notre drapeau, c'est la France de l'avenir !

HENRI TRILLES

La Race Néo-Latine
et
l'Algérie en 1907 [1]

(Suite et fin)

Nous avons eu aussi, par suite de circonstances exceptionnelles, une émigration française en Algérie : c'est l'émigration alsacienne lorraine qui a suivi la guerre de 1870. On ne peut pas compter non plus sur cette émigration, non pas que les résultats n'aient pas été bons, mais elle n'a été que temporaire et une émigration n'est valable qu'autant qu'elle provoque un courant continu. Les Alsaciens-Lorrains qui ont été en Algérie ont en général réussi là-bas parce que c'étaient des agriculteurs. Ils y ont transporté leurs habitudes de travail, leur science des travaux agricoles, et jusqu'aux noms des villes perdues. J'ai retrouvé en Algérie, en Kabylie, les noms de Colmar, Strasbourg, Mulhouse, qui rappelaient à ces braves gens le pays que nous n'avons pas su leur garder. Mais la quantité fait défaut à cette émigration si la qualité en est merveilleuse. Aujourd'hui elle a cessé, et s'il y a encore quelques Alsaciens-Lorrains qui restent en Algérie, ils proviennent exclusivement de libérés de la Légion étrangère qui ont fini leur service et qui considèrent désormais l'Algérie comme leur unique patrie car, vous savez qu'à la Légion étrangère il y a un tiers de petits bonshommes aux yeux bleus et aux cheveux blonds qui déclarent qu'ils ont dix-huit ans lors-

---

(1) Voir le Bulletin du 2e trimestre 1907.

qu'ils passent la frontière allemande, mais qui, en réalité, n'en ont que quinze ou seize et que nous prenons tout de même, parce que nous savons que, cachant leur état-civil, ce qu'ils viennent chercher chez nous, c'est la patrie qu'ils n'ont plus ailleurs.

Quand ils ont passé cinq, dix ou quinze ans, (c'est un régiment où l'on rengage beaucoup) à la Légion étrangère, il se trouve qu'au moment de leur libération ils n'ont plus en réalité d'autre patrie que celle où ils ont fait leur temps de service, et ils restent en Algérie. Il est assez curieux de voir au fond des villages de l'Oranie, au milieu de ces populations à sang très chaud, à lèvres très rouges, à cheveux noirs comme les corbeaux, les cheveux blonds et les yeux bleus des Alsaciens-Lorrains ; mais, je le rappelle, si la qualité est merveilleuse, la quantité est infime, et, tout en réservant cette qualité, nous devons faire appel à d'autres sources d'émigration pour créer la population algérienne.

Cette population viendra donc d'un courant d'émigration que je vous ai indiqué tout-à-l'heure, des nations européennes autres que la France. Quelles seront ces autres nations ? Un courant d'émigration ne se crée pas comme un courant d'induction électrique, il y a des sources et il faut les endiguer et les utiliser ; mais on ne les crée pas de toutes pièces, pas plus qu'on ne supprime de toutes pièces un courant d'émigration.

Des individus émigrent mais un peuple n'émigre pas ; un peuple est nomade mais n'émigre pas. Les individus émigrent fatalement et forcément vers une unité qui leur ressemble. Quand jadis les Français émigraient, où allaient-ils ? Ils allaient dans l'Amérique du Sud ; et actuellement, les Allemands, où vont-ils ? Les Allemands vont aux Etats-Unis. Ne pouvant pas avoir de colonies, ils s'en vont dans les colonies anglo-saxonnes. Il ne leur viendra jamais à

de lui avouer au dessert, *inter pocula*, la revanche qu'il avait mission de prendre. L'Anglais donne tout bas un ordre à son officier d'ordonnance et félicite tout haut notre bon diplomate qui se rengorge. La soirée se prolonge fort avant dans la nuit ; le marin diplomate regagne enfin son bord et appareille. A l'aube, il arrive devant Périm : le pavillon anglais y flottait depuis quelques heures et le navire que venait d'y expédier le gouverneur d'Aden n'avait pas encore éteint ses feux. (1)

Chassés de Périm, nous errons pendant plusieurs années à la recherche d'un autre point à occuper, mais sans nous fixer nulle part. Dès 1856 notre consul à Aden, Henri Lambert, se voue à cette œuvre ingrate de donner à la France un territoire à l'entrée de la Mer Rouge. Ses vues s'arrêtent sur Obock dont il obtient la cession en 1859. Les conditions sont arrêtées, il part d'Aden sur un boutre arabe pour aller signer le traité définitif ; à peine au large, il est assassiné. L'or anglais trouvé plus tard entre les mains des coupables montrerait suffisamment d'où partait le coup, si ces coupables eux-mêmes n'en avaient pas fait l'aveu. Le commandant Fleuriot de L'Angle, qui fut chargé de faire l'enquête à ce sujet (2), reprit l'œuvre de Lambert et signa en 1862 le traité qui nous donnait Obock, pendant qu'un autre bon Français, le commandant Russel, se faisait céder Amphila, Dissé, Oude, Arkiko, Adulis et les territoires de l'intérieur jusqu'à Keren et au Hamazen, c'est-à-dire tout le pays qui devait, en 1883-84, nous être enlevé par l'Italie à l'instigation de l'Angleterre. Le commandant Russel

(1) P. Bonnetain. — *L'Extrême-Orient.*
(2) Denis de Rivoyre. — *Les Français à Obock.*
L. Simonin. — *Voyages de H. Lambert.*
Tour du monde 1862. — 2me semestre.

fait d'un rêve éthiopien qui s'est terminé en cauchemar, l'Italie n'a pas eu la Tunisie, il y a des chances qu'elle retrouve le rêve perdu du côté tripolitain. Il se trouve que la France est la seule nation latine qui ait pu recueillir l'héritage du sang latin, je ne dirai pas du sang gaulois. Cela n'a pas empêché les peuples latins qui ne sont pas français de prendre part ethnographiquement à la conquête française.

L'Espagnol qui est (on peut le dire sans blesser personne) en butte dans son pays à une administration trop routinière, très tracassière, émigre dans l'Oranie qui est en face de lui. L'Italien, surtout celui du sud, le Sicilien, qui est à l'étroit chez lui et à qui l'on demande une somme d'impôts au-dessus de ses forces mais qui est nécessaire à son pays, émigre en Tunisie. Nous voilà donc en face de deux éléments : l'Espagnol d'un côté, l'Italien de l'autre. C'est avec ces éléments que se constituera, même si nous ne le voulons pas, la race qui constituera l'Afrique du Nord. Il y a des gens qui émettent des craintes à ce sujet, qui ont dit, et je l'ai entendu, que si on laisse l'émigration envahir comme cela l'Algérie, l'Oranie deviendra une province espagnole, et la Tunisie une province italienne. C'est incontestable. Mais si nous, Français, sommes incapables d'envoyer dans nos provinces algériennes, tunisiennes, et plus tard marocaines, l'élément français d'origine en quantité suffisante, et si, d'autre part, nous nous opposons administrativement à l'endosmose inévitable espagnole et italienne, cette endosmose se fera malgré nous, elle se constituera contre nous, et c'est ce qu'il ne faut pas. Nous avons sous la main ces éléments en question. l'Espagnol d'une part, l'Italien de l'autre. Que font-ils ? Ah ! s'ils faisaient comme font beaucoup de Français, s'ils venaient en Algérie et en Tunisie en disant : chez nous nous n'avons pas le sou et nous mourons de faim, et en face, chez la bonne sœur latine, il

y a de quoi manger, il y a de quoi économiser, allons-y ; quand nous aurons rempli nos poches, nous rentrerons en Espagne ou en Italie. Ce raisonnement est celui que se fait l'émigrant français, c'est celui que se fait le Chinois qui émigre en Indo-Chine. Je ne suis pas partisan du tout de ces émigrations-là. Ce ne sont pas des colons ces gens-là, ce sont des ventouses.

Mais l'Espagnol, mais le Sicilien qui émigre ne se fait pas du tout ce raisonnement. Non seulement, il ne se le fait pas ; mais il ne pourrait pas se le faire, parce que l'Algérie et la Tunisie nourrissent leur homme mais ne l'enrichissent pas : on ne thésaurise pas encore en Algérie et en Tunisie. L'Espagnol en Oranie, le Sicilien en Tunisie auront vécu beaucoup mieux qu'ils l'auraient fait chez eux pendant 10 ans, 15 ans ou 20 ans, ils auront été plus satisfaits, mais s'ils voulaient retourner chez eux, ils y retourneraient sans le sou et mourraient de faim comme auparavant. Par conséquent, ils restent chez nous, et de plus, ils trouvent dans notre Algérie et dans notre Tunisie un bien-être, une aisance, une largeur d'idées, une satisfaction journalière qu'ils ne rencontrent pas dans leur pays d'origine ; ils y trouvent également cette administration libérale que le gouvernement de la République française a instituée spécialement pour ses colonies.

Il est certain qu'ils n'ont pas du tout envie d'abandonner ces avantages qu'ils ne transporteraient pas avec eux dans leur ancienne patrie, en Espagne ou en Italie. Ils sont en réalité, des colons de fond, c'est-à-dire que lorsque l'Italien a quitté son Italie, l'Espagnol son Espagne, ils peuvent rester au fond du cœur Italien ou Espagnol, c'est affaire entendue, et je les en félicite ; mais sur notre sol algérien ils agissent, ils vivent, ils font fructifier le sol comme le feraient des Français d'origine, et c'est par conséquent une excellente acquisition. Je ne suis donc pas du tout

d'avis, et je dois dire, on ne peut pas être du tout d'avis de mettre un frein à l'émigration espagnole ou italienne en Algérie. Mais il faut l'élever, l'éduquer, l'endiguer et la maîtriser pour, de ses éléments, non pas adversaires, mais hétérogènes, faire un tout bien homogène, bien massif et bien compact ; car que ferions-nous d'éléments divisés si nous laissions les Espagnols rester Espagnols, les Italiens rester Italiens, ils ne seraient que des auxiliaires occasionnels,et ce n'est pas cela que nous voulons.Il faut que, sinon tout de suite, du moins dans deux ou trois générations, ces Espagnols et ces Italiens deviennent nous-mêmes. Et, entendons-nous tout de suite. Si l'on s'est tellement opposé à l'émigration italienne et espagnole en Algérie, c'est qu'on disait: Ces gens ne deviendront jamais des Français. Certainement non, ils ne deviendront jamais des Français, il n'est pas du tout nécessaire, et il est impossible qu'ils deviennent des Français.C'est là-dessus qu'était le malentendu, et c'est là-dessus qu'il fallait des éclaircissements et qu'actuellement on se trouve d'accord. Que ferons-nous de ces Espagnols et de ces Italiens? Essaierons-nous d'en faire des Français ? Pas du tout. Quand ils arrivent en Algérie, ils vivent sous nos lois, nous leur donnons le bénéfice du statut social français, au besoin sous certaines réglementations, nous leur donnons même la naturalisation et je dois dire entre nous que ceux qui réclament la naturalisation, ce n'est pas tant pour la gloire de devenir citoyens français que pour jouir de certains avantages qui sont attachés à nos lois : droits civiques, et surtout pour être électeurs et avoir un député qui les protège. Mais nous ne devons pas faire des Français avec ces gens-là ; la race que nous devons amalgamer là-bas ne doit pas être un morceau de la race française, elle ne peut pas l'être parce qu'il n'y a pas assez de Français d'origine habitant l'Algérie, et parce que surtout il est absolument impossible

Je reviens à Cheikh-Saïd. Après avoir si copieusement renseigné nos diplomates, le gouverneur d'Aden n'osant pas occuper lui-même cette terre qu'il savait française et désirant cependant nous mettre dans l'impossibilité de revenir plus tard sur la décision qu'il nous avait fait prendre, fit envoyer de Moka un détachement de 250 fantassins et 50 artilleurs qui y plantèrent l'étendard du Sultan devant la maison élevée par nous en 1870. Une caserne fut construite et un télégraphe installé qui mit en communication Périm et Aden. Notre ambassadeur à Constantinople protesta, mais ne sut pas se faire écouter. En 1894 et dans les années qui suivirent, le Sultan a encore augmenté cette garnison et l'a dotée, dit-on, d'une dizaine de canons; les conquêtes illégitimes exigent toujours un surcroît de précautions. En 1900, un journaliste français, M. Hugues Le Roux, voulut descendre sur ce territoire, qu'avec raison nous considérons toujours comme nôtre, et fut éconduit par nos voleurs comme un intrus. Si un jour, mieux éclairés, nous voulons remettre la main sur notre bien nous nous heurterons au fait accompli.

Ainsi donc, voilà un domaine qui est notre propriété incontestable et un Français n'y peut pas mettre le pied. On voit ici d'une façon saisissante la différence profonde qui existe entre les procédés de la politique anglaise et ceux de la diplomatie française. Les Anglais imposent leur volonté et font prévaloir leur intérêt par ce seul fait que c'est leur intérêt; et nous, nous ne faisons même pas respecter nos droits. En 1872, dans ces mêmes parages, la Turquie envoie une expédition vers Lahedj pour rétablir la sécurité dans le pays. Les Anglais l'arrêtent et lui enjoignent de retirer ses troupes. La Turquie obéit et cependant elle est chez elle; mais l'Angleterre ne voulait pas la laisser faire acte de puissance dans cette région

qu'elle se réservait d'occuper plus tard comme hinterland d'Aden. En 1901 c'est elle-même qui, tenace dans ses idées, se charge de faire la police sur les territoires turcs avoisinant sa colonie; en janvier 1904, une colonne anglaise pousse même, par derrière notre Cheikh-Saïd, jusqu'à Zaédié, à quelques heures de Moka, en plein Yémen. La Turquie laisse faire... et elle occupe Cheikh-Saïd. Pourquoi cette différence? Parce que les Anglais, depuis les hommes d'Etat qui les gouvernent jusqu'au plus humble de leurs fonctionnaires, ont une haute idée de la patrie; parce qu'ils ne perdent jamais de vue le but vers lequel marche la plus grande Bretagne et sont tous convaincus qu'en ajoutant à son domaine un nouveau coin de terre, si petit soit-il, ils contribuent à sa prospérité future. En France, au contraire, nos diplomates vont trop souvent sans but et sans conviction, faisant des traités comme un écolier fait un pensum, pour s'en débarrasser. C'est ainsi que nous reconnaissons à l'Angleterre la Nigeria qui ne lui appartient pas, que nous lui abandonnons Boussa, la clé maritime de notre Soudan, que nous donnons à l'Allemagne l'Adamaoua, à la Hollande et au Brésil plus de la moitié de la Guyane, au Congo indépendant la meilleure partie de notre Oubanghi, à l'Espagne le rio Mouni, au moment même où elle distribuait ses autres colonies à qui voulait les prendre. L'histoire de nos traités de délimitation dans ces dernières années est pleine de ces abandons. A l'ambition nationale, si l'on veut à l'égoïsme national des autres peuples, nous n'opposons trop souvent que des ambitions personnelles et des égoïsmes privés. Toute notre faiblesse vient de là.

Nous n'avons pas, je le sais, formellement renoncé à nos droits sur Cheikh-Saïd, mais nous les laissons périmer, comme ceux que nous avions sur l'Erythrée,

bien que le Parlement les ait de nouveau affirmés en décembre 1896 et en mars 1897.

Le 11 mars 1897, à la suite d'un article de la *Revue Française* annonçant prématurément l'occupation de Cheikh-Saïd par l'Angleterre, M. Deloncle écrivait dans le *Soleil* :

« Pour compléter le démenti opposé par l'Agence
» Reuter elle-même à l'affirmation d'après laquelle les
» Anglais auraient occupé et fortifié notre Cheikh-Saïd.
» je me propose de présenter très prochainement à la
» Chambre une motion tendant à la réoccupation immé-
» diate par la France de cet établissement créé par nous
» en 1869, qui nous a servi de station de charbon en 1870
» et dont nul ne saurait aujourd'hui nous contester la
» possession sans provoquer notre patriotisme et porter
» atteinte à nos plus précieux intérêts dans la Mer
» Rouge, l'Océan Indien et les Mers de Chine. Je ne
» pense pas que le Gouvernement hésite un seul instant
» à accepter la motion que j'aurai l'honneur de présenter.
» Des considérations, sur lesquelles je n'ai pas à insister
» ici, lui font un devoir sacré de la réoccupation de
» Cheikh-Saïd. »

On ne peut pas mieux dire. Malheureusement une fois encore le Gouvernement répondit par de belles paroles et non par des actes. Nous nous contentons volontiers de mots pourvu qu'ils soient sonores. Le vote du Parlement affirmant nos droits imprescriptibles sur Cheikh-Saïd n'empêche pas ces droits de se prescrire tout doucement au profit de la Turquie qui les passera peut-être à une puissance ennemie. L'Allemagne, qu'on ne l'oublie pas, a des intérêts considérables en Chine, où elle se pose volontiers en champion de l'Europe contre le péril Jaune et surtout en Mésopotamie qu'elle considère

comme une réserve à son expansion. En moins de quinze ans, son commerce a pris sur le marché Chinois une place telle, que l'Angleterre elle-même doit se sentir menacée. (1) Elle occupe aujourd'hui le deuxième rang à Changhaï, et le premier à Tientsin et à Canton. Toute puissante à Constantinople, elle cherche, pour garantir la situation qu'elle a acquise, à se créer sur la route d'Extrême-Orient une chaîne de points d'appui. Elle a déjà fait des tentatives en 1901 pour établir un dépôt de charbon dans la Mer Rouge sur l'ile Kouma, de l'archipel des Farsan ; elle ne s'en tiendra certainement pas à cette première tentative, d'autant plus qu'elle a reconnu que l'île Kouma n'avait qu'une faible valeur militaire.

Le chemin de fer de Constantinople à Bagdad est déjà à moitié construit et quand il aura son point d'aboutissement sur le golfe Persique, l'Allemagne sera fatalement amenée à garantir à ses flottes de guerre et de commerce une route libre vers Koweit ou le Chat-el-Arab. L'Empire surpeuplé est impuissant, avec ses seules ressources, à se nourrir et à alimenter son industrie. Où ira-t-il chercher le blé qui manque à sa subsistance, le coton, la laine et le pétrole qui font défaut à ses usines? En Mésopotamie, ce pays qui fut autrefois le grenier du monde antique et qui sera demain celui de l'Empire. Par où passeront toutes les richesses qu'il tirera de ce sol inépuisable ? Par la Mer Rouge. Cheikh-Saïd est menacé ! C'est une opinion courante en Allemagne que la guerre

(1) Le mouvement maritime de l'Allemagne était en 1890 de 5 % du mouvement total de la Chine ; en 1903, de 16 %. En 1903, l'Angleterre occupait le premier rang avec 54 % ; l'Allemagne le deuxième avec 16 % ; puis venaient la Chine avec 13 % et le Japon avec 11 %. La part de l'Allemagne sur le commerce total était à Changhaï, de 22 % ; à Tientsin, de 60 % ; à Canton, de plus de 60 %.

Assab
Erythrée Italienne
Mer Rouge
Territoire de
Horne Zée
Raheïta
Raz Doumeirah
Grande Passe
I. Perim
Petite Passe
Côte Basse
Sakeya
Golfe d'Aden
Raz Sejarn
Djezireh Seba
Khor Angor
Dj. Djarn
Raz Djarn
Océan Indien
Territoire Français d'Obock
OBOCK
Raz Bir
Tadjoura
Sagallo
Golfe de Tadjoura
I[t] Moussah (Fr.)
Gubbet Kharab
DJIBOUTI
Côte Française des Somalis
Somalie Anglaise
0 10 20
Kilomètres

RAPPORT

sur le

CONGRÈS DE DUNKERQUE, 1906 (1)

En offrant l'hospitalité au Congrès national des Sociétés de Géographie, la Société de Dunkerque avait une excellente occasion de célébrer son XXVe anniversaire; en même temps cette solennité donnait satisfaction au désir bien naturel qu'éprouvaient les Dunkerquois de faire connaître les progrès considérables accomplis dans leur port. Aussi les subsides avaient-ils afflué de toute part (16.000 francs au total) et le Président pouvait dire dans son discours d'ouverture :

« Je n'étonnerai personne en disant que ce Congrès est surtout l'œuvre de la Ville de Dunkerque et de la Chambre de Commerce.

« Toutes deux admirablement unies dans une grande idée de patriotisme, dont le souci constant et éclairé de faire mieux connaître les immenses efforts dont notre port est le grandiose résultat, toutes deux ont étendu sur nous leur aile protectrice.

« D'autres concours sont venus à nous. Le Ministre de l'Instruction Publique nous a adressé, et nous lui en sommes reconnaissants, un très généreux subside. Le Syndicat des Courtiers maritimes, la Compagnie du Chemin de fer du Nord, le Syndicat des transitaires, la Chambre de concilia-

(1) Présenté par Monsieur Louis Guitton, vice-président, délégué par la Société de Géographie Commerciale du Havre.

de demain entre elle et l'Angleterre et dont la France sera l'otage, éclatera au moment où il s'agira de terminer la dernière section de la ligne de Bagdad et de mener le rail jusqu'au golfe Persique. En vue de ce jour prochain, rien ne lui coûtera pour asseoir et consolider sa puissance en Asie mineure. Cheikh-Saïd est menacé! *Caveant consules.*

Je suis passé à diverses reprises devant Cheikh-Saïd, mais, pour en apprécier la valeur, il n'était pas besoin de l'avoir vu : il suffisait de constater l'acharnement avec lequel les Anglais, lorsqu'ils étaient nos adversaires, ont toujours essayé de nous en détourner.

Depuis longtemps, on vient de le voir, l'Angleterre s'empare sans bruit de tous les points qui peuvent lui assurer la possession exclusive de la Mer Rouge : elle prend Aden en 1839; Périm en 1859; Kamaran, Zeilah, Socotora en 1876; Souakim et la côte Egyptienne en 1883. En attendant qu'elle puisse s'en emparer elle-même, elle faisait occuper nos possessions de l'Erythrée par son alliée, alors notre ennemie, l'Italie; par la Turquie, notre propriété de Cheikh-Saïd, et tout récemment, en 1905, elle se faisait céder par une convention de délimitation toute la partie méridionale de ce territoire (1), réalisant ainsi avec une clairvoyante obstination, qui ne se démen-

(1) « Les Anglais, jadis assez éloignés de Cheikh-Saïd par terre, s'en rapprochent sans cesse, leur occupation faisant la tache d'huile autour d'Aden. D'après la nouvelle délimitation anglo-turque, le tracé arrive jusqu'au pied de Cheikh-Saïd, du côté de l'Océan Indien, de telle sorte que si une nation européenne s'établissait maintenant à Cheikh-Saïd, elle ne pourrait plus réaliser e projet de faire un port par dragage. »

REVUE FRANÇAISE. — Janvier 1906.

Il est inutile de faire remarquer que cette convention portant sur des territoires qui n'appartiennent à aucun des deux contractants, mais bien à une tierce puissance, est nulle de plein droit.

tait pas un instant, son rêve de faire de la Mer Rouge un lac britannique. La France a les moyens de réaliser ce rêve à son profit, d'annihiler Périm, de rendre impuissant l'accaparement du canal de Suez par l'Angleterre, de fermer à l'Allemagne la porte de l'Indo-Chine, de se la garder ouverte contre le Japon et elle hésiterait !

L'île de Périm est située dans la partie la plus resserrée du détroit de Bab-el-Mandeb, à *un mille et demi* de la côte d'Arabie, à onze milles du littoral africain et encore, sur ces onze milles, n'y en a-t-il que sept de navigables du côté même de l'île. Sa situation semble donc des plus favorables. Mais la France en possède une privilégiée puisque, en face, les deux rives du détroit lui appartiennent, avec les *djeziret* Seba qui bordent la grande passe. Sur le continent africain, notre territoire s'étend du raz Doumeirah à Djibouti, embrassant ainsi tout le golfe de Tadjoura. Sur la rive asiatique, le territoire de Cheikh-Saïd comprend le cap Bal-el-Mandeb et le pays voisin dans un rayon de 45 kilomètres. Il serait bien étonnant que nous ne puissions pas trouver, sur l'un ou l'autre de ces deux territoires, les éléments d'une station à la fois commerciale et militaire capable de contrebalancer les positions de l'Angleterre ou de toute autre nation qui viendrait s'établir dans notre voisinage.

Cette station, c'est Cheikh-Saïd.

(A Suivre).

RAPPORT

sur le

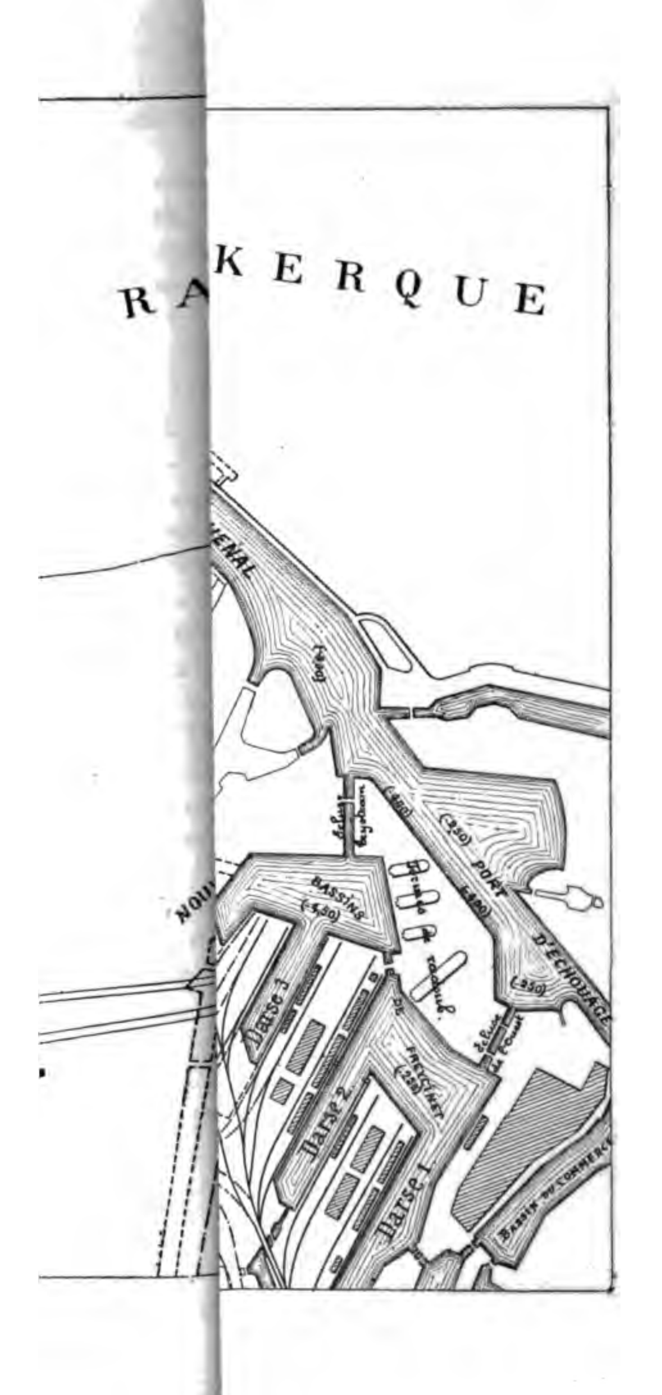
CONGRÈS DE DUNKERQUE, 1906 [1]

(Suite et fin)

Pour le délégué de la *Société de Géographie Commerciale du Havre*, l'intérêt principal du congrès devait nécessairement résider dans la visite du port. Elle eut lieu conformément au programme, dès le premier jour des débats, après une réception à la Chambre de Commerce, donnée dans cette même salle des fêtes qui avait reçu la visite de Félix Faure en 1897 et celle d'Emile Loubet, d'abord en 1901, lorsqu'il y reçut le tsar Nicolas II accompagné de la tsarine, ensuite en 1902 à son retour de Russie. Cette salle, d'aspect un peu sévère, n'a comme décoration, en dehors de ses très beaux caissons, que les immenses toiles d'Hugo d'Alési, représentant le port de Dunkerque sous Louis XIV et le même en 1900. On peut, en comparant ces deux tableaux, se rendre compte du développement considérable qu'a pris le port, mais il eût été intéressant d'avoir également sous les yeux une représentation du port en 1879 car c'est surtout depuis cette époque qu'ont été réalisés les plus grands progrès, sous l'impulsion de M. Jean-Baptiste Trystram, père du président actuel de la Chambre de Commerce et qui a été, lors de notre réception, le véritable héros de la journée.

---

1) Présenté par M. Louis Guitton, vice-président, délégué par la Société de Géographie Commerciale du Havre.


R A K E R Q U E
PORT D'ECHOUAGE
BASSINS
(-5.50)
Darse 3
Darse 2
Darse 1
BASSIN DU COMMERCE

qu'à 3.000 tonnes de jauge et Fr. 1.70 pour voiliers, mais *seulement* jusqu'à 600 tonnes de jauge.

Ensuite diminution de 10 fr. par 100 tonnes et sans que la prime puisse s'appliquer à plus de 1.000 tonnes par navire. Conséquence : impossibilité de faire construire un seul grand voilier. En outre. comme le crédit voté limitait la construction à 500.000 tonnes, on s'empressait de faire sa déclaration de construction pour revendre son tour d'inscription.

La Ligue Maritime obtint la révision de cette loi et l'on fit celle de 1906 ;

Grosse prime, uniquement à la construction de 172 fr. par tonne de jauge brute pour les vapeurs construits en France.

A la navigation, prime de compensation d'armement : pour les vapeurs, 4 centimes par tonne de jauge brute et par 1.000 milles parcourus jusqu'à 3.000 tonnes de jauge brute, ensuite 3 centimes de 3.000 à 6.000 tonnes de jauge brute et 2 centimes à partir de 6.000 tonnes :

Pour les voiliers, 3 centimes par tonne de jauge jusqu'à 500 tonnes, 2 centimes de 501 à 1.000 tonnes,et 1 centime à partir de 1.001 tonnes.

L'orateur dit que la prime de compensation donnée par la loi de 1906 est insuffisante et que personne ne voudra faire construire sous cette loi-là. Il déplore que, pour les navires construits sous la loi de 1893 la cessation de la prime à l'expiration des dix années mette l'armateur dans l'obligation de revendre son navire aux étrangers.

Il est vrai que les voiliers construits avant novembre 1901 ont obtenu,de par la loi de 1906,une prolongation de prime de F.0,03 par tonne et par jour pendant trois ans, mais c'est insuffisant ; les autres construits après cette date, n'ont pas de prolongation de prime. M. Morael demande que la

compensation soit accordée à tout navire pendant tout le temps où il conservera ses qualités nautiques.

M. P. Collesson, Secrétaire Général de la Société de Géographie de Nancy, présente un travail sur les *Relations entre Dunkerque et l'Italie par l'Est de la France*; ce travail vient à l'appui des observations présentées par M. Morael, et conclut églement au prompt creusement du canal du Nord-Est.

A la suite de cette intéressante discussion, le Congrès a adopté les vœux suivants :

VŒUX PRÉSENTÉS PAR M. CLOAREC

Vœu N° 1. Que le régime administratif de nos ports soit modifié dans le sens de l'attribution à un organisme local de l'administration totale ou partielle du port, c'est-à dire dans le sens de l'autonomie.

Vœu N° 2. Que les différents services maritimes aujourd'hui répartis entre sept ministères différents, soient centralisés par la création d'une commission permanente interministérielle ou par la réunion des différents services en une direction générale de la Marine marchande.

Vœu N° 3. Que le projet de loi sur les ports francs, déposé par le gouvernement en 1903, rapporté par M. Chaumet et déposé à nouveau le 16 juin 1906, soit promptement soumis aux délibérations du Parlement.

Vœu N° 4. Que le Gouvernement s'efforce de développer les voies intérieures de circulation, notamment les canaux, de combiner les moyens de transport soit à l'intérieur, soit avec les lignes de navigation de manière à faciliter la circulation des marchandises vers les ports ou vice-versâ.

VŒUX PRÉSENTÉS PAR M. MORAEL

Vœu N° 5. Qu'il soit procédé aussi vite que possible au creusement du canal du Nord-Est.

Vœu N° 8. Que les dispositions de l'article 8 de la loi de 1901 aujourd'hui appliquées aux seuls voiliers francisés avant le 1er janvier 1901, le soient également à tous les navires, vapeurs ou voiliers, pendant le temps où il conserveront leurs qualités nautiques.

Faute de temps les autres questions ont été écourtées ; nous les passerons brièvement en revue.

M. Guénot, de Toulouse, a la parole sur la question *du reboisement.* La forêt est la gardienne des sources ; si la pluie tombe sur un sol déboisé elle n'y est pas retenue, de là des inondations, des déplacements de terre, une diminution des crues, un débit irrégulier des eaux, dont il devient impossible d'utiliser les forces. M. Guénot démontre la nécessité que l'Etat ait la haute main sur le domaine forestier, les communes sont incapables d'administrer leurs forêts. La mentalité des paysans est particulière sur ce sujet. Le pâtre considère la montagne comme son bien et n'admet pas de règlementation. Il faut s'efforcer de changer cette mentalité et de faire aimer les arbres. M. Guénot indique ce qui se fait à Toulouse dans cet ordre d'idées, une plantation d'arbres est l'occasion d'une solennité, le général en chef, le préfet plantent un arbre. Il y a une Société des Amis des Arbres.

M. Geo. Majoux, Secrétaire général de la Société de Géographie de Dunkerque parle sur le même sujet à propos des *Dunes*. C'est surtout de Dunkerque vers l'Est qu'elles sont d'une aridité désespérante. Le vent les déplace. On a essayé de planter des sapins, mais les lapins les détruisent dès la sortie de terre. Et cependant ces dunes ont été boisées jusqu'au XVIIe siècle. M. Majoux préconise pour la fixation des dunes une plante que l'on nomme *l'oyat*, c'est un jonc à racines puissantes.

Le résultat de ces intéressantes discussions est l'adoption des vœux suivants :

» Le mouvement des marchandises a suivi sensiblement la même progression et, en 1905, près de 3 millions de tonnes ont passé sur nos quais, dont 1.843.000 tonnes à l'importation, 639,000 tonnes à l'exportation et 503.000 tonnes représentant le mouvement du cabotage.

» Les marchandises qui nous fournissent les plus importants tonnages à l'importation sont :

» Les laines, les céréales, le riz, les arachides, les graines oléagineuses, les bois, le coton, le lin, le chanvre, le jute, les tourteaux, les vins, les phosphates, les pyrites, la houille, les minerais de fer, de plomb, de zinc, le manganèse, le nitrate, etc.

» Quant à nos exportations, elles se composent principalement :

» De farines, de sons, de malt, de fourrages, de bois, de vins, d'alcools, de sucres, d'ardoises, de phosphates, de ciment, de houille, de fers, d'aciers, de machines, de métaux travaillés, de bouteilles et de verrerie, de fils, de tissus, etc.

» Notre trafic est particulièrement actif avec nos colonies. Il s'est élevé à 359.000 tonnes, en 1905, dont 171.000 à l'importation et 188.000 à l'exportation. Nous avons échangé 145.000 tonnes de marchandises avec l'Indo-Chine, 96.000 avec l'Algérie, 71.000 avec la Tunisie et 47.000 avec les diverses autres colonies.

La Pêche

» Le port de Dunkerque possède une industrie séculaire que je dois au moins vous signaler :

» C'est celle de la pêche à la morue. Quoique bien souvent éprouvée par des sinistres, cette pêche a conservé une réelle importance. Chaque année, au début du printemps, nos pêcheurs, au nombre de plus d'un millier,

à l'insuffisance de la protection française, comme au manque d'entente et d'unité des grands organismes économiques (canaux et chemins de fer) qui ont mission d'amener le frêt dans les ports.

Comme remède à la situation il propose en dernière analyse, un droit sur les navires étrangers qui fréquentent nos ports.

La deuxième conférence (mercredi 1er août) a été faite par M. Auguste Terrier, secrétaire général du Comité du Maroc, sur *l'Œuvre Française au Maroc.*

M. Auguste Terrier a parlé du Maroc en homme qui a vu le pays, en explorateur qui s'est formé une opinion sur place, qui a beaucoup vu et retenu, malheureusement sa voix ne s'entend pas au-delà des trois premiers rangs.

L'orateur estime que la France doit avoir une politique plus active et surtout plus soutenue au Maroc, pays qui est le complément nécessaire de notre domaine colonial de l'Afrique du Nord.

Le Maroc peut donner un aliment sérieux au commerce international. Ses exportations de troupeaux, de cire, de cuir travaillé, de pois chiches, de laines et peaux (dont une quantité notable vient déjà dans le département du Nord), de tapis, d'œufs, de babouches, sont susceptibles d'un grand développement.

L'intérêt vrai est dans la partie occidentale du Maroc, dont le conférencier expose la situation géographique. Il fait l'historique des troubles actuels ; l'Allemagne en a profité pour tâcher de s'implanter dans l'Afrique du Nord et de contre-balancer l'influence française et l'influence espagnole.

Heureusement la convention d'Algésiras a remis partiellement les choses en place et reconnu à la France des droits dont l'exercice peut encore être profitable.

L'action française peut s'exercer par différents moyens que M. Terrier énumère : l'action politique, l'amelioration du régime consulaire, l'organisation de la police, la création de services médicaux et de dispensaires.

Au point de vue politique il faut agir avec une grande prudence si l'on ne veut pas être brutalement contrarié par une puissance quelconque, au contraire l'action économique et maritime peut s'exercer sans péril puisque le Maroc est ouvert à la libre concurrence des nations européennes.

(*A suivre.*)

BIBLIOGRAPHIE

L'Année Cartographique. — Supplément annuel à toutes les publications de Géographie et de Cartographie, dressé et rédigé sous la direction de **F. Schrader,** Directeur des travaux cartographiques de la librairie Hachette et Cie.

Dix-septième année, contenant les modifications géographiques et politiques de 1906. — Trois cartes tirées en couleurs, avec texte explicatif au dos. Prix : 3 fr.

I. — **Asie,** par D. Aïtoff et Ch. Bonnesseur. — *Itinéraire du major C. D. Bruce de Leh à Pékin,* 1906. — *Traité franco-siamois* (23 mars 1907) : la nouvelle frontière entre Siam et Cambodge. — *Régions de la Perse,* explorées par A. F. Stahl, 1895-1906. — *Chine occidentale :* itinéraires de MM de Marsay et de Las Cases, 1906.

II. — **Afrique,** par M. Chesneau. — *Sahara central,* d'après les plus récents travaux. — *Les Frontières nord et nord-est de la Nigeria* (convention franco-anglaise du 29 mai 1906 et accord anglo-allemand du 16 juillet 1906). — *Régions entre Kanem et Borgou,* d'après les explorations du capitaine Mangin : 1904-1906.— *Mauritanie et Ferlo,* d'après les travaux des capitaines Gérard et Vallier. — *Congo et Bahr-el-Ghazal* (levés du commandant Lemaire, 1902-1905 ; itinéraires du capitaine Roulet en 1900). — *Frontière turco-égyptienne* (accord du 1er octobre 1906).

III. **Amérique,** par V. Huot. — *Rio Pilcomayo* du rio Paraguay au 22e parallèle, par G. Lange. — *Traversée du passage du Nord-Ouest,* par le capitaine Amundsen (1903-1906) ; *Expédition vers le pôle* du commandant Peary (1905-1906). — *Réseau hydrographique du versant oriental des Andes péruviennes,* d'après les plus récentes explorations. — *Labrador oriental,* d'après les levés de Mme Léonidas Hubbard, 1906. — *Les Nouveaux Etats de la Colombie.* 1906.

res de pêche islandais, lesquels partent vers fin Février, pour revenir fin Août. Le bassin de la Marine avait été conçu par le Maréchal de Vauban, achevé en 1686; c'est là que Jean Bart préparait ses armements pour faire la course. Il ne reste de cette époque qu'un seul vestige, c'est la tour du phare appelée le *Leughnaer* (en flamand, « le trompeur »), au fond du port d'échouage qui formait à cette époque l'avant-port.

Le nouveau port, autrement dit le bassin de Freycinet, se compose de 4 darses, dont les dimensions se réduisent à mesure qu'on s'avance vers le Nord, le fond de ces darses se heurtant aux fortifications qui entourent Dunkerque et dont le fossé est en même temps un canal de dérivation pour les eaux des terres basses, appelées *Moères*, c'est-à-dire marais en flamand. C'est pour allonger les darses nos 3 et 4, que l'on démolit les fortifications de ce côté. Elles ne seront pas reconstruites plus loin, mais le côté Ouest de la ville sera protégé par un fossé défensif, avec deux ouvrages aux extrémités. Ce fossé sera reporté au-delà des limites prévues, pour contenir les vastes agrandissements que projettent les Dunkerquois, c'est-à-dire les 6 autres darses dont parlait M. Trystram et qui porteront alors de 9 kilomètres, longueur actuelle, à 21 kilomètres la longueur des quais.

Je sortirais de ma compétence, Messieurs, si j'essayais d'entrer dans des détails techniques sur l'outillage du port de Dunkerque. Nous avons visité la machinerie de l'outillage hydraulique, outillage concédé à la Chambre de Commerce, on nous a fait visiter aussi l'*Entrepôt des Laines*, édifice qui mesure 120 mètres de long, sur 40 mètres de large et qui peut contenir 17.000 balles de laine, type Plata. Les manutentions s'y exécutent au moyen de monte-charges électriques. Une salle de ventes publiques et une salle d'exposition ont été aménagées

dans l'impossibilité de représenter cette surface sphérique entièrement et exactement sur une surface plane. Sur le globe, les méridiens et les parallèles se coupent sous des angles droits ; si on conserve ces derniers sur la carte, la forme et les contours des continents sont exacts, mais aux dépens des proportions et des dimensions ; et vice-versa, si on veut conserver ces dernières, il se produit une défiguration des contours et de la forme. La défectuosité des proportions et des dimensions est très accentuée sur les cartes d'après la projection de Gerhard Kremer (Mercator), et, c'est à l'emploi de cette carte qu'il faut ramener en première ligne les opinions et idées erronées qui existent sur la superficie, la division et les distances de certaines parties du monde. Cette projection, employée d'abord pour les cartes marines, s'est, peu à peu, implantée pour les cartes des continents, parce qu'elle donnait un ensemble synoptique très clair. Mais cette clarté a été obtenue au détriment de l'exactitude : car l'emploi d'une échelle grandissante au fur et à mesure qu'on s'approche des pôles nous induit en erreur et nous incite à tirer de fausses conclusions dès que nous comparons deux contrées situées dans des latidudes différentes. Ainsi, le Cameroun, qui est presque aussi grand que l'Allemagne, paraît avoir à peine un tiers de la superficie de ce pays : et Madagascar qui, à peu de chose près, a la même grandeur que la presqu'île Scandinave, semble en avoir à peine un cinquième.

Un autre inconvénient est l'impossibilité de représenter les contrées polaires sur une même carte avec les autres pays ; par suite on s'imagine les continents beaucoup plus également répartis sur les deux hémisphères nord et sud que c'est en réalité le cas D'autre part, sur les planisphères, la carte est très défigurée vers les bords, et, par conséquent, les distances sont peu conformes à l'échelle. En outre, la division de la terre en deux moitiés, entre lesquelles tout rapport manque, et le tracé courbe des parallèles nous permettent difficilement de nous rendre un compte exact de la situation ou de la latitude d'un endroit.

Le Globe terrestre qui, grâce à sa forme sphérique, permet seul une reproduction vraiment fidèle de la surface terrestre a, cependant, cet inconvénient que, à moins de le tourner ou de changer de place, on ne peut voir qu'environ un douzième de la surface de la terre en sa position exacte. Il est donc impossible de comparer immédiatement

les commères se querellaient en bon flamand. En dehors des villes, le flamand se parle dans les arrondissements de Dunkerque et de Hazebrouck ; c'est comme vous le savez, un dialecte bas-allemand, étroitement apparenté au hollandais. Ce pays flamand offre trois caractères bien distincts. D'abord, le long des rivages, les *Dunes*. qui forment une bande ayant de 500 à 1.000 mètres de profondeur, ensuite la *Plaine maritime*, s'enfonçant à une vingtaine de kilomètres dans les terres, enfin le *pays boisé* (houtland).

Les Dunes, monticules de sable que les vents de tempête déplacent, protègent la plaine contre la mer ; elles ont un peu d'herbe dans leurs fonds, on y trouve des sources d'eau potable, aussi quelques pauvres gens y habitent sur la lisière.

La plaine maritime est un sol uniformément plat qui lors des marées très hautes serait submergé si les Dunes n'étaient pas là. Aussi l'existence de l'homme sur ce morceau de terre est-elle une lutte perpétuelle ; il l'a conquis en l'asséchant, en creusant partout des fossés (en flamand *watergands*), qui se réunissent en canaux conduisant l'eau de ces marais à la mer, où on laisse se déverser l'eau en ouvrant les vannes à marée basse, les refermant ensuite dès que la mer va monter. Pour l'entretien de ces canaux, les habitants s'étaient formés en associations *(wateringues)* nom que portent encore les commissions spéciales chargées de l'administration de ce drainage.

La plaine maritime est extrêmement fertile ; la végétation y est très forte et exige des sarclages fréquents. Le blé, l'orge, les fourrages, les fèves et le lin y réussissent à merveille mais, depuis 50 ans, la betterave et la chicorée ont remplacé peu à peu le lin et les fèves, cultures délicates et aléatoires. De là sont nées quelques

industries agricoles : les tourailles de chicorées sont nombreuses de Loon à Ghyvelde ; des distilleries sont établies aux Moëres, à Steene, à Coppenaxfort ; une sucrerie à La Bistade. (1)

Cette richesse que la *Plaine* doit à la fertilité de son sol, éclate dans toutes les manifestations de la vie. Les animaux qui habitent cette terre nourricière sont aussi florissants que les végétaux : magnifique bétail des pâtures de Bierne et de Coudekerque, énormes chevaux de la race de Bourbourg. L'homme lui-même paraît plus prospère, mieux portant, plus grand et plus robuste que l'habitant du plateau boisé (Houtland), qui occupe le sud de l'arrondissement de Dunkerque, le canton de Wormhands, la plus grande partie de celui de Hondschoot et quelques communes dans les cantons de Berques et de Bourbourg. Ce plateau, qui s'élève de 20 à 50 mètres au-dessus de la plaine maritime, est certainement moins favorisé sous le rapport de la nature du sol. Mais le labeur patient et l'habileté du paysan flamand ont vaincu tout obstacle. La culture est savante et intensive, les céréales y tiennent la plus grande place, l'importance des pâtures s'y fait sans cesse plus considérable ; les progrès de l'élevage obligent les cultivateurs à en augmenter le nombre, à en améliorer la valeur, à les doubler par la culture de plantes fourragères, dont l'étendue s'accroît chaque jour.

C'est là, d'ailleurs, dans tout l'arrondissement de Dunkerque, ce qui étonne le plus le voyageur : *cette lutte de l'homme contre la nature*, dont les résultats ont été si remarquables. Le pays n'offre pas au touriste l'imprévu dans le pittoresque, ni le charme dans la sauvagerie ; ses horizons sont calmes, son attrait reste dis-

---

(1) *Guide illustré de Dunkerque, Malo-les-Bains et les environs.* — Prix : 1 fr. 50. — Minet-Tresca, éditeur, à Dunkerque.

cret. Mais le spectacle de l'œuvre accomplie par les possesseurs de cette terre ne manque pas de grandeur. Du sol insuffisant du *Houtland*, le Flamand a fait une si fertile glèbe, que le terme de « grasse Flandre » est passé dans l'usage. D'une plaine inondée, tout en marais et en lagunes, il a tiré les magnifiques campagnes de Bourbourg et de Berques, dont une attention soutenue et des soins continuels peuvent seuls assurer l'existence. D'une côte vaseuse bordées de dunes infertiles, il a fait une région peuplée et prospère et, enfoncés dans les boues de l'estran, les bassins du *troisième port de France*. Le plus admirable des deux, dans l'arrondissement de Dunkerque, ce n'est pas la nature, c'est l'homme. (1)

L. Guitton.

(1) Comme conclusion, le rapporteur n'a pas cru pouvoir mieux faire que d'emprunter textuellement cette page au volume déjà cité : *Guide illustré de Dunkerque*. — Minet-Tresca, éditeur.

COMITÉ DE L'AFRIQUE FRANÇAISE

21, Rue Cassette - Paris

Sommaire du N° 11 - Novembre 1907

La Grande Ile de Madagascar. Les régions et les mœurs. Les fêtes. La poésie. L'art. Les croyances. La civilisation du bœuf et du riz. Les ressources naturelles, par Marius-Ary LEBLOND. Paris, 1908, 1 vol. in-4, orné de 80 gravures avec une carte.

Rapport fait au nom de la Commission des Douanes, chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de la convention de commerce entre la France et le Canada, signée à Paris le 19 Septembre 1907, par M. Jules SIEGFRIED, député. Paris, 1908, 1 broch. in-4, 31 pp. (Don de l'auteur).

Guide du Colon. Province de Québec, 1907, 1 vol. in-8, publié sous la direction de l'Honorable Adélard TURGEON, ministre des Terres et Forêts.

Les Etats-Unis puissance mondiale, par Archibald Cary COOLIDGE, traduction de Robert-L. CRU, préface par Anatole LEROY-BEAULIEU. Paris 1908, 1 vol. in-18.

Les Richesses de l'Amérique centrale. Guatemala, Honduras, Salvador, Nicaragua, Costa-Rica, par Désiré PECTOR, consul général en France du Honduras et du Nicaragua, préface de M. E. LEVASSEUR, de l'Institut. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec une carte.

Memorial Annual del Consulado general de la Republica Argentina en los Estados Unidos del Brazil, correspondiente al ejercicio de 1906, publié dans le "Boletin del Ministerio de Relaciones exteriores" (Don de M. Carlos Lix KLETT, consul général de la République Argentine à Rio-de-Janeiro).

Le Pérou économique, par Paul WALLE. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 16 gravures et 1 carte.

Le partage de l'Océanie, par Henri RUSSIER, docteur ès lettres, licencié en droit. Paris, 1905, 1 vol. in-8, orné de nombreuses gravures.

Programme de l'Expédition Française au Pôle Sud (Mission Charcot) sous la haute Initiative de l'Académie des Sciences. Paris 1907, 1 broch. in-8, 12 pp. (Don de M. J. Charcot).

Pourquoi faut-il aller dans l'Antarctique?, par J.-B. Charcot. Paris 1907, 1 broch. in-8, 16 pp. (don de l'auteur).

Lecture et emploi de la Carte d'Etat-Major, par P. GRÉSILLON, capitaine d'Artillerie. Paris, 1907, 1 vol. in-16, avec figures et cartes dans le texte et hors texte.

Congrès colonial Français de 1907. Rapport contenant les conférences de M. de ST-GERMAIN, sénateur, de M. le Commandant MOLL, de M. E. LEVASSEUR et de M. le Lᵗ Colonel BERNARD, etc., etc. Paris 1908, 1 vol. in-8. (Don de M. H. de Pourvourville, secrétaire général des Congrès coloniaux Français).

Institut colonial international. Compte-rendu de la Session tenue à Bruxelles, les 17, 18 et 19 Juin 1907. Paris, 1907, 1 vol. in-8.

Les différents systèmes d'irrigation, tome III. — Espagne, documents officiels précédés de notices historiques. Bruxelles 1908, 1 vol. in-8, publié par l'Institut colonial international.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

pendant le 2e semestre 1907

Voyage en France, 48e série. Les Provinces perdues. I. Haute-Alsace, par ARDOUIN-DUMAZET. Paris, 1907, 1 vol. in-12, avec 22 cartes ou croquis.

Voyage en France, 49e série. Les Provinces perdues. II. Basse-Alsace, par ARDOUIN-DUMAZET. Paris, 1907, 1 vol in-12, avec 28 cartes ou croquis.

Nouveaux Zigzags en France, par Henri BOLAND. Paris, 1907, 1 vol. in-16, orné de 61 gravures.

Le Pays de Caux. — A travers le Pays de Caux. — Boucles de la Seine maritime. — Le Havre. — Le Palais de Justice de Rouen. — Dieppe et l'armateur Jean Angot. — Fécamp. 1907, 1 album in-4, publié par la Cie des Chemins de fer de l'Ouest. (Don de M. de Lerminat, directeur de la Cie.)

La Basse-Bretagne, étude de géographie humaine, par Camille VALLAUX, docteur es-lettres, professeur de géographie à l'Ecole Navale. Paris, 1907, 1 vol. in-8, avec 6 planches hors texte et 9 figures en texte.

Saint-Nazaire, son port, son commerce. Notice publiée par la Société de Géographie commerciale de Saint-Nazaire, 1907, 1 broch. in-4, 76 pp. avec plans, cartes et gravures. (Don de la Société de Géographie commerciale de Saint-Nazaire.)

Dijon et Beaune (Les Villes d'Art célèbres), par A. KLEINCLAUSZ, professeur à la Faculté des Lettres de Lyon. Paris, 1907, 1 vol. in-4, orné de 119 gravures,

Le Dauphiné, par Gaston DONNET, Paris, 1901, 1 vol. in-4, avec illustrations d'après nature, vues photographiques exécutées par M. Eug. CHARPENAY, dessins originaux d'artistes dauphinois.

Grenoble et Vienne (Les Villes d'Art célèbres), par Marcel REYMOND. Paris, 1907. 1 vol. in-4, orné de 118 gravures.

Le Lot, Padirac, Rocamadour, Lacave, par A. VIRÉ (Guide du Touriste, du Naturaliste et de l'Archéologue, publié sous la direction de M. BOULE). Paris, 1907, 1 vol. in-16, avec 87 dessins et photographies, 3 cartes et 3 plans en couleurs.

Livret-guide illustré, publié par le Syndicat d'initiative de Toulouse et de la Haute-Garonne, Printemps 1906, 1 broch in-8, contenant de nombreuses illustrations et 1 carte.

L'Expansion coloniale du Congo français, par Fernand ROUGET, commissaire-adjoint du Congo à l'Exposition coloniale de Marseille. Introduction par M. Emile GENTIL, commissaire général du Gouvernement au Congo français. Paris, 1906, 1 vol. in-8, avec 88 gravures, 12 cartes et croquis et une carte d'ensemble.

Vers Athènes et Jérusalem. Journal de voyage en Grèce et en Syrie, par Gustave LARROUMET, membre de l'Institut. Paris, 1898, 1 vol. in-8.

A travers la Perse orientale, par le Major SYKES. Paris, 1907, 1 vol. in-16, avec 50 gravures.

L'Ile de Cuba, Santiago, Puerto-Principe, Matanzas, La Havane, par Hippolyte PIRON. Paris, 1889, 1 vol. in-18, orné de nombreuses gravures sur bois.

Le Brésil, par Paul HENRIX. Paris, 1907, 1 broch. 76 pp., ornée de nombreuses gravures. (Don de M. João Vieira da Silva, consul général des Etats-Unis du Brésil.)

Un Missionnaire chez les Sauvages de l'Araguaya, au Brésil. - Le P. Gil Vilanova, des Frères prêcheurs, par le R. P. Etienne-Marie GALLAIS, des Frères prêcheurs. Toulouse, 1901, 1 vol. in-16, orné d'un portrait et de 3 gravures avec une carte et un plan hors texte. (Don de Mlle Charles de Malmain.)

Le Cuivre. Sa production et son commerçe aux Etats-Unis. son marché en 1907, par André-E. SAYOUS, secrétaire général de la Fédération des Industriels et Commerçants français. Paris. 1907, 1 broc. in-8, 58 pp.

L'Aurore Australe. — La Société australienne. — Le Socialisme en Australie.— La Constitution australienne et son fonctionnement. — La valeur et la situation matérielles de l'Australie. — L'Australie vue du dehors, par BIART D'AUNET. Paris, 1907, 1 vol. in-18.

Autour du Monde, par les Boursiers de Voyage de l'Université de Paris. (Fondation Albert Kahn.) Paris, 1904, 1 vol. in-8.

Le Traité Franco-Siamois du 23 mars 1907, par Joseph JOUBERT, vice-président de la Société des Etudes Coloniales et Maritimes. Paris, 1907, 1 broch. in-8, 24 pp. (Don de l'Auteur.)

Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers. Rapport sur l'exercice 1906, publié par la Chambre de commerce d'Anvers, 1907, 1 vol, in-8. (Don de M. le Président de la Chambre de commerce d'Anvers.)

Mouvement général maritime et commercial de la Côchinchine française, pendant l'année 1905, Statistiques, importations et exportations, publiées par la Chambre de commerce de Saigon, 1907, 1 vol. in-4. (Don de M. le Président de la Chambre de commerce de Saigon.)

MM. † SAVORGNAN DE BRAZZA (C ✱), commissaire général honoraire du Congo français.

WIENER (Ch.) ✱, chargé d'affaires de France près du Gouvernement de Bolivie.

Président honoraire :

M. COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de Commerce du Havre.

Vice-président honoraire :

M. BECQUÉ (L.) ✱ ✠, lieutenant de vaisseau en retraite, à Neuilly-sur-Seine.

Membres correspondants :

MM. BLANCHE, vice-consul de France, à Glasgow.

BOITEUX (le Docteur José-Arthur), secrétaire de la Société de Géographie de Rio-de-Janeiro.

CATAT (le Docteur), à Contrexeville (Vosges).

DEBISE ✱, vice-président honoraire de la Société de Géographie de Lyon.

DE SAINT-QUENTIN ✱, trésorier des Invalides, à Marseille.

FRANCONIE (Joseph), attaché à la Banque de France, 74, rue Blanche, à Paris.

GAUTIER (A.) ✱, capitaine d'infanterie de marine en retraite, à La Flèche (Sarthe).

KLETT (Carlos Lix) (Ⓘ A) ✠, consul général de la République Argentine, à Rio-de-Janeiro (Brésil).

LE BARBOIS D'ORGEVAL, vice-président de la Société de Géographie commerciale, 31, rue de Tocqueville, à Paris.

LE BRETON (E.), adjoint des Affaires indigènes, à Brazzaville (Congo français).

LEVY (Victor), conseiller du Commerce extérieur de la France, Teinfaltstrasse, 8, à Vienne (Autriche).

SCHRADER (F.), directeur des travaux cartographiques de la maison Hachette et Cie, boulevard Saint-Germain, 79, à Paris.

SIEGFRIED (André), docteur ès lettres, 226, boulevard Saint-Germain, à Paris.

VIDAL, professeur d'hydrographie, à Bastia (Corse).

WAUTERS (A.-J.), directeur du « Mouvement géographique », rue Bréderode, 13, à Bruxelles.

Membres donateurs :

† VATTIER, professeur d'hydrographie.
LE MARQUIS DE HOUDETOT, maire de St-Laurent-de-Brèvedent.
LOISEAU (Paul), négociant.
† Le baron Arthur DE ROTHSCHILD ✱, banquier, à Paris.
Le comte MOSSELMAN, capitaine au long-cours.
† DELAMALLE (Jacques), propriétaire, à Paris.
VESIN (Joseph), capitaine au long-cours, à Paris.
La Compagnie Générale Transatlantique.
WORMS JOSSE et Cie, armateurs.
MENIER (Henri), industriel, à Paris.
COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de Commerce du Havre.
GUITTON (Louis) (I A). agent commercial.
† DUBOSC (E.) (O ✱) ✠ (C ✠), industriel.
La Compagnie des Chargeurs Réunis.
† BLOT-LEFEVRE (H.), négociant, trésorier de la Chambre de Commerce du Havre.
La Compagnie des Docks-Entrepôts.
DUPONT (E.) directeur des Docks-Entrepôts.

Bureau :

DUPONT (E.), directeur des Docks-Entrepôts, *président.*
DUFOUR (Georges) ✱ (I A) ✠, docteur-médecin, *vice-président.*
GUITTON (Louis) (I A), agent commercial, *vice-président.*
LOISEAU (Paul), négociant, *secrétaire-général.*
HUBERT (Jacques), fondé de pouvoirs, *secrétaire des séances.*
VANIER (Ferd.), négociant, *secrétaire des séances.*
BOITIER (René), avocat, *trésorier.*
MEURA (Ch.), courtier, *bibliothécaire.*

Comité :

BARRE (Jules) (I A) (O ✠), lieutenant de port.
BASSET (Frank) (I A), avocat.
BOITIER (René), avocat.
BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères.
CARTON (Albert), assureur.
CHANCEREL (H.), agent principal des Chargeurs Réunis.

MM. COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de Commerce.

DANY (A.) (I), secrétaire-archiviste de la Cie des Courtiers assermentés

DECHAILLE (Stephen) (A), directeur des Signaux et du Sauvetage.

DOUBLET (G.), négociant.

DUFOUR (G.) ✻ (A) ✠, docteur-médecin.

DUPONT (E.), directeur des Docks-Entrepôts.

ENGELBACH (P.), docteur-médecin.

ENGELBACH (G.), négociant.

FAVIER (E.) (I), professeur au Lycée.

FRITZ (J.) (A), professeur d'allemand.

GARTNER (L.-E.), négociant.

GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite.

GUILLOT (Denis), avocat.

GUITTON (Louis) (A), agent commercial.

HAROU (E.), courtier d'assurances.

HAUSSMANN (J.) (O ✻), receveur des Finances

HUBERT (Jacques), fondé de pouvoirs.

JACQUEMIN (Ch.) (O ✠), négociant.

KRAUSE (Albert), négociant.

LANEUVILLE (E.), courtier.

LOISEAU (Paul), négociant.

MEURA (Ch.), courtier.

MONSALLIER (L.), assureur.

MONSCOURT (E.) (A), professeur au Lycée.

ODINET (G.) (A), négociant.

PELARD (Frédéric), courtier.

PESLE (Robert), négociant.

PILON (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts.

PRESCHEZ (E.), avoué.

PLUM (P.), assureur.

RAOUL-DUVAL (Edmond), négociant.

ROCHE (J.), photographe.

SCHMITT (Victor), assureur.

VANIER (Ferd.), négociant.

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

HAVRE - Imprimerie Nouvelle, G.-D. QUOIST, 11, rue du Chillou

2082 BAILLY (Edouard), proviseur du Lycée, rue Ancelot, 2.
1200 BALARD D'HERBLINVILLE, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 55.
1949 BARRE (Jules) (I A) (O ✠), ancien capitaine de port aux Colonies, lieutenant de port, rue de la Mailleraye, 52.
559 BARRIÉ (A.), banquier, rue de la Paix, 7.
2047 BARTHÉLEMY (G.), commerçant, rue de la Bourse, 8.
1203 BARTHELMÉ (Georges), courtier, rue Toustain, 3.
1700 BARTHOLD (Edm.), négociant, rue de la Bourse, 3.
1393 BASSET (Frank) (I A), avocat, rue Fontenelle, 13.
1553 BASSET (A.), négociant, de la maison J.-M Currie & Cie, consul de la Confédération Suisse, rue Pleuvry, 2.
2063 BATARD (A.) ✱, capitaine d'Artillerie, rue Saint-Michel, 42.
1977 BATE (Clifort-A.), maison Vve A. Derode, rue de la Bourse, 23.
1445 BAUCHE (Gaston), négociant, rue du Havre, 52, à Sanvic.
1519 BAUER (Léon), marchand-tailleur, rue de la Mailleraye, 112.
1474 BAUT, rentier, rue de Saint-Quentin, 64.
1814 BAYSSELANCE (O ✱), ingénieur en chef de la Cie Générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 24.
11 BECQUÉ (L.) ✱ (O ✠), lieutenant de vaisseau en retraite, rue de l'Hôtel-de-Ville, 11, à Neuilly-sur-Seine (Seine).
631 BEGOUEN-DEMEAUX (Max), directeur d'assurances, place Carnot, 6
1288 BEGOUEN-DEMEAUX (Robert), directeur d'assurances, boulevard de Strasbourg, 148.
1399 BEGOUEN (André), avocat, rue Naude, 30.
2132 BELLANGER ✱, commandant en retraite, à Harfleur.
383 BELLENGER-ROZAY, commerçant, place du Vieux-Marché, 10.
1691 BELLENGER (André), commerçant, rue d'Etretat, 110.
684 BÉNARD (G.), bronzes d'art, place de l'Hôtel-de-Ville, 18.
373 BÉRARD (Henri), courtier maritime honoraire, boulevard François-Ier, 38.
14 BERGERAULT (C.), négociant, rue Doubet, 16.
1594 BERIZBEITIA (A.), négociant, rue du Champ-de-Foire, 16.
1585 BERNARD (G.), ingénieur aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, boulevard de Strasbourg, 132.
1857 BERNHEIM, étudiant, rue de Paris, 143.
1339 BERTRAND (Julien), négociant, rue de Phalsbourg, 8.
570 BILLARD (Emile) courtier maritime, Grand-Quai, 67.
2066 BILLET (Georges), directeur de la Brasserie de l'Ouest, rue de la Brasserie, 19.
386 BINET (Ernest), rentier, rue Anfray, 19.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

BULLETIN

ANNÉES 1908-1909

1910 BRUNSCHVIG ✻, docteur-médecin, rue Séry, 24.
1788 BROWNE (Wm F.), négociant, de la maison Dufay, Gigandet & Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1557 BUCAILLE (Henri), rentier, boulevard François-Ier, 60.
418 BUNGE (Ernst), agent de maisons étrangères, boulevard de Strasbourg, 124.
2002 BURNIER, de la maison Kronheimer et Cie, route de la Hève, 16, à Sainte-Adresse.
949 BUSCH (Louis), négociant, rue du Champ-de-Foire, 12.
1796 CAILL (Ch.) (O ✻), chef du pilotage de la Seine, rue de la Ferme, 15
1010 CAILLARD (Georges), ingénieur civil, rue de Prony, 20.
2010 CAILLATTE, négociant, de la maison Frédéric Jung et Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
2114 CARCOPINO (Jérôme), professeur au Lycée, boul. de Strasbourg, 42
1690 CARON (J.), rue du Lycée, 95.
2077 CARON (Jules), maison A. Savarin et Cie, place Carnot, 4.
2086 CARON (Ernest), de la maison Emile Segard, cours de la République, 13.
1749 CARREL (l'abbé), professeur à l'Externat Saint-Joseph, rue Victor-Hugo, 32.
2116 CARPENTIER (Ulysse), instituteur-adjoint, à l'Ecole communale de Sainte-Adresse.
1835 CARRÈRE (G.) ✠, docteur-médecin, rue de Paris, 123.
1105 CARTON (Albert), assureur, rue de la Halle, 20.
1251 CARUETTE (E.), entrepreneur de transports, cours de la République, 36.
907 CASPAR (Ch.), négociant-armateur, quai Casimir-Delavigne, 15.
1247 CASTEL (Jules), du Crédit Havrais, boulevard de Strasbourg, 79.
1614 CATTEAUX (Gustave), de la maison Joseph & Henry Charlet, rue de la Mer, 9, à Sainte-Adresse.
2139 CAUVIN (C.), commerçant, rue Victor-Hugo, 149.
1780 CAVANAGH (W.), négociant, rue Edouard-Larue, 14.
1829 CAVANAGH (Raoul), commerçant, boulevard de Strasbourg, 96.
675 CHALOT (Gustave), banquier, rue des Pénitents, 53.
1588 CHAMARD (Léon), caissier, rue Louis-Philippe, 18.
491 CHANCEREL (A.), agent principal de la Cie des Chargeurs-Réunis, rue Jules-Lecesne, 30.
1309 CHARDOT (Daniel), vérificateur des Douanes, boulevard François-Ier, 61.
2089 CHARIOT (Pierre), assureur, rue de Mexico, 8.
884 CHEGARAY (H.), négociant, rue Fontenelle, 34.

40 CHERFILS (Charles) (✿ A), adjoint au Maire du Havre, rue Just-Viel, 32.

2040 CHEVALIER DE CONINCK (Mme), rentière, rue Auguste-Dolfus, 17.

2037 CICÉRON (Mlle Célestine), propriétaire, rue Thieulent, 10, à Sainte-Adresse.

1944 CLEGUER (Edouard), officier de marine en retraite, rue Thiers, 65.

331 CLERC (L.) (✿ A), pharmacien-chimiste, rue de Berry, 57.

1764 CLERC (Léon), négociant, au château d'Harfleur (Seine-Infre).

1753 CLOCHETTE (Georges), courtier, palais de la Bourse, escalier D.

1285 CLOLOGE (Alphonse), négociant, impasse Dagobert, 10.

1265 COLCHEN (Ch.), courtier, rue Jules-Lecesne, 32.

798 COLLET (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 4.

332 COMMAUCHE (J.), constructeur-mécanicien, rue de Mexico, 36.

2016 COQUELIN (Ch.), affaires indigénes, à Ouesso (Congo français).

2120 CORBEAU (A.), receveur des Postes et Télégraphes en retraite, rue Mogador, 26.

304 CORBLET (E.), armateur, rue Edouard-Larue, 1.

2056 COROYER (Gaston), instituteur, Ecole rue de Berry.

1692 COTELLE (J.-M.), négociant, de la maison D. Levillain et Cotelle, rue Jules-Lecesne, 47.

1843 COTTARD (Alfred) ✻, négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue du Lycée, 30.

45 COTY (A.) (✿ A), propriétaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 27.

789 COULON (Ch.) ✵ ✵, négociant, conseiller municipal, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Paix, 6.

1952 COURANT (Maurice), artiste peintre, Clos de l'Abbaye, à Poissy (Seine-et-Oise).

1953 COURANT (L.), négociant, rue Bellevue, 6.

47 COUSIN (Arthur), maison Albert Quesnel et Cie, imp. Dagobert, 8.

1883 COUSIN (Henri) (✿ A), agent commercial, rue des Ormeaux, 11.

48 COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de Commerce, rue de la Bourse, 31 *bis*,

49 COUVERT (Camille), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.

374 COVILLE (A.), ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Saint-Michel, 9.

51 CREMER (Marius), négociant, consul de Grèce, rue Doubet, 16.

2070 CROIX (L.), opticien, rue de Paris, 15.

1113 DALIGAULT (F.), entrepreneur de menuiserie, rue Dicquemare, 25.

1277 DANIEL (Joseph), capitaine au long-cours, rue Ernest-Renan, 46.

2127 DANILOW (N.) (C ✠) (O ✠), consul de Russie, rue des Pénitents, 18.

1301 DANON (J.), négociant, place Carnot, 5.

1392 DANY (A.) (✿ I), secrétaire-archiviste de la Cie des Courtiers assermentés, rue Augustin-Normand, 6

1143 DE BURNAY (le comte Henri), de la maison Henri de Burnay et Cie négociants-armateurs, à Lisbonne (Portugal).

569 DECHAILLE (Stephen) (✿ A), capitaine au long-cours, directeur des Signaux et du Sauvetage, rue Benjamin-Normand.

1898 DECHAUX (Albert), juge au Tribunal Civil, rue de la Bourse, 1

1123 DE CONINCK (James) (✿ I) ✱, courtier, rue de la Bourse, 39.

1080 DÉGENÉTAIS (L.), courtier, rue de la Bourse, 33.

1091 DEGEUSER (A.), courtier, boulevard de Strasbourg, 56.

1792 DEGEUSER (René), courtier. rue Faure, 1.

1255 DE GOER DE HERVÉ (Georges), négociant, rue Thiébaut, 7.

1594 DEGOY (G.), courtier, place Carnot, 5.

759 DE GRANDMAISON (H.), avocat, rue de Mexico, 45.

1959 DE HEYDER (Ch.), courtier, rue Victor-Hugo, 136.

426 DE HOUDETOT (le marquis), maire de Saint-Laurent-de-Brèvedent (Seine-Inférieure).

597 DELACHANAL, ingénieur en chef honoraire de la Chambre de Commerce du Havre, 52, route de Brie, à Brunoy (S.-et-O.)

1546 DELAMARE (L.), courtier, rue de la Bourse, 29.

1369 DELAROCHE (Mme Raoul), propriétaire, rue Félix-Faure, 53.

2012 DE LA SERNA (Rufino-C.), consul de la République Argentine. boulevard François-Ier, 38.

1521 DE LÉSÉLEUC (Henri), assureur, place Jules-Ferry, 8.

57 DELHOMME (Ed.), industriel, rue Joseph-Périer, 48-50.

1892 DEL POZO (Ch.), négociant, rue Racine, 43.

2105 DE MALMAIN (Mlle Charles), propriétaire, rue des Marches, 5.

1941 DEMANGE (A.), négociant, juge au Tribunal de Commerce d'Alger. rue Arago, 8, à Alger.

1524 DE MONTFLEURY (Lucien), juge suppléant au Tribunal Civil. conseiller municipal, rue de Montivilliers, 78.

730 DE MONTALEMBERT (le comte), propriétaire, au château de Ménilles (Eure).

1747 DENNIS (Etienne), négociant, rue de la Bourse, 19.

341 DE QUERHOENT (J.) ✱, négociant, vice-président de la Chambre de Commerce, maire de Sainte-Adresse, rue Lemaistre, 29.

1806 DERO (L.), ingénieur, rue de Tourneville, 101.

2107 DEROME (Edmond), imprimeur, boulevard de Strasbourg, 114.

1529 DERONDE (E.), docteur-médecin, rue d'Epréménil, 4.

58 DESCHAMPS (Médéric) ✱ (✿ A), propriétaire à la Rive, à Montivilliers (Seine-Inférieure).

1751 DESHAYES (Ed.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
2104 DETHIER (Ch.), négociant, rue Jules-Lecesne, 114.
1958 DETOURNAY (André), assureur, rue Massieu-de-Clerval, 10.
2076 DE TUGNY, capitaine au 129me Régiment d'Infanterie, rue de Tourneville, 75.
1841 DE VIGAN (J.), secrétaire de la Chambre de Commerce, palais de la Bourse.
1598 DEVILLE, docteur-médecin, rue Thiers, 28.
2064 D'HALLUIN (A.), négociant, rue de la Bourse, 33.
898 DOMBRE (Mme L.), libraire, place de l'Hôtel-de-Ville, 10.
1371 DOUBLET (Georges), négociant, membre de la Chambre de Commerce, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Bourse, 3.
83 DOURT (V.), avoué honoraire, juge au Tribunal Civil, rue Frédéric-Sauvage, 15.
2015 DOUTRELAUT (A.), de la maison Vve A. Derode, boul. Maritime, 154
683 DOY (Auguste), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 21.
589 DROUAUX (Emile), négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
2125 DUBAIL (A.), intéressé de commerce, boulevard François-Ier, 70.
1900 DUBOIS (E.), directeur de la Société Générale, place Carnot, 2.
2060 DUBOIS (Ferd.), ingénieur, rue du Docteur-Cousture, 27.
509 DUCHESNE (B.), constructeur-mécanicien, rue de Neustrie, 40.
1837 DUCROCQ (Th.) ✱ ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue Caligny, 9.
282 DUFOUR (G.) ✱ (✿ A) ✠, docteur-médecin, rue Félix-Faure, 2.
2019 DUMESNIL (Jules), agent de change, rue Gustave-Flaubert, 36.
1499 DUMONT (Alf.) courtier, rue du Champ-de-Foire, 79.
70 DUMOUCHEL (Aug.), courtier, rue de la Ferme, 38, à Sanvic.
581 DUPAQUIER (André), négociant, rue de la Bourse, 59 *bis*.
1376 DUPASQUIER (Hermann), négociant, membre de la Chambre de Commerce, conseiller municipal, rue Jules-Lecesne.
1954 DU PASQUIER (E.), docteur-médecin, rue Jules-Ancel, 10.
2145 DU PATY DE CLAM, lieutenant au 129me Régiment d'Infanterie, rue Victor-Hugo, 50.
1623 DUPLAT (Achille) (✿ I), commissaire du Gouvernement aux Docks-Entrepôts, pavillon des Docks, quai de Marseille.
2004 DUPLAT (Eug.), agent commercial, conseiller municipal, rue de la Bourse, 39.
701 DUPONT (Emile), directeur de la Cie des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
299 DUPUIS (Pierre), négociant, rue de la Bourse, 51.
2043 DUPUIS (le contre-amiral), rue du Havre, 57, à Sainte-Adresse.

585 DURAND-VIEL (Louis) ♁, de la maison Thieulent frères, rue Guy-de-Maupassant, 10.
1504 DURAND-VIEL (Jacques), courtier, rue de la Bourse, 28.
73 DURET (Alfred) (C ✠) (O ✠), négociant, rue Gustave-Flaubert, 15.
2097 DUVAL (Jean-Raoul), étudiant en droit, place de l'Hôtel-de-Ville, 21.
1565 EGLOFF (L.), courtier, rue de Tourneville, 116.
953 ELOY (Fernand), courtier, palais de la Bourse, escalier G.
78 ENGELBACH (G.), de la maison Les Neveux de J.-G. Schmidt, rue Saint-Michel, 15.
1072 ENGELBACH (P.), docteur-médecin, rue Naude, 26.
2034 ENGELBACH (Jean), étudiant, rue Saint-Michel, 15.
1935 ENGELBRECHT (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 29.
2014 ERNIS (A.), du *Bulletin de Correspondance*, rue Félix-Faure, 5.
1354 ESBRAN (Gustave), négociant, trésorier de la Chambre de Commerce, quai d'Orléans, 59.
1793 ESTIGNARD (C.), chef de bureau à la Cie Générale Transatlantique, place de l'Hôtel-de-Ville, 28.
1980 FABRE (G.), notaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 20.
660 FARCIS (A.), courtier maritime, Grand-Quai, 67.
1383 FAVIER (E.) (♁ I), professeur au Lycée, rue J.-B.-Eyriès, 54
1697 FEHR (S.) (C ✠), négociant, rue Faure, 8.
1525 FÉRÉ (Ernest), agent commercial, quai Casimir-Delavigne, 27.
1548 FERNBERG (G.), agent de change, boulevard de Strasbourg, 91.
2143 FEUCHÈRE (le Colonel) ✱, commandant le 129e Régiment d'Infanterie, quai d'Orléans, 57.
1774 FEVRIER (Mme), rentière, rue Félix-Faure, 61.
1816 FIÉVET (J.), négociant, quai d'Orléans, 25.
369 FISCHER (J.), représentant de la Cie Générale Transatlantique, IV, Favoritenplatz, 5, Vienne (Autriche).
1156 FISCHER (Emile), de la maison H. Génestal et fils, rue de la Ferme, 21.
1403 FLAVIGNY (O ✱), lieutenant-colonel, commandant le 22e régiment territorial d'Infanterie, rue Jules-Ancel, 35.
393 FOSSAT (E.) ♁, courtier, rue de la Bourse, 32.
1924 FOSSAT (A.), courtier, rue de la Bourse, 32.
2103 FOSSE (Gustave), employé de commerce, rue Gambetta, 96, à Sanvic.
1951 FOUILLEUL (B.-P.), négociant, de la maison J.-P. Simmonds et Cie, rue Fléchier, 9.
1830 FRANQUE (Paul), boulevard François-Ier, 98.
2027 FREDON (Mlle Léontine), professeur à l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue des Ecoles, 1, à Sainte-Adresse.

SOCIÉTÉ
DE
GÉOGRAPHIE COMMERCIALE
DU HAVRE

CHEIKH-SAÏD

A l'extrémité Sud-Ouest de l'Arabie, au seuil du monde oriental, et dominant le détroit de Bab-el-Mandeb, est une position commerciale et militaire sans rivale, Cheikh-Saïd, qui commande la porte de notre colonie d'Indo-Chine. Cette position appartient à la France ; mais la France l'a toujours négligée, empêchée d'en tirer parti et par sa propre insouciance et par les jalousies de ses voisins.

Il semble cependant qu'un peuple qui a à défendre contre les convoitises étrangères un vaste et riche domaine devrait s'assurer vers ce domaine une route libre en tout temps pour lui-même et qu'il puisse à volonté fermer à ses ennemis. Nous avons failli, par l'occupation de Cheikh-Saïd, devenir les maîtres absolus de cette porte de la Mer Rouge ; nous nous sommes contentés de perdre l'autre, celle de Suez.

L'Angleterre, qui avait elle aussi à assurer sa route de l'Inde et qui, de plus, s'était toujours montrée systématiquement hostile à toute entreprise coloniale de la France, nous a constamment empêchés, par une opposition sourde, d'occuper Cheikh-Saïd. Mais aujourd'hui,

2051 GROS (A.), bandagiste, rue du Champ-de-Foire, 67.
98 GROSOS (Eug.) (O ✻) (C ✠) (O ✠) ✠, négociant-armateur, consul de Turquie et d'Autriche-Hongrie, place de l'Hôtel-de-Ville, 26.
611 GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite, rue Racine, 9.
1810 GUIFFART (Armand), ingénieur des Ponts et Chaussées, boulevard François-Ier, 141.
2099 GUILLARD (Paul), avocat, rue Gustave-Flaubert, 102.
1199 GUILLEMETTE (Eugène), commissaire-priseur, rue de Fécamp, 4.
1812 GUILLERAULT (O.), négociant, rue de Tourneville, 85.
853 GUILLOT (Denis), avocat, boulevard de Strasbourg, 148.
2124 GUILLOT (Maurice), docteur-médecin, rue Joinville, 25.
97 GUITTON (Louis) (✿ A), agent commercial, de la maison Ferd. Schneider, rue du Havre, 36, à Sainte-Adresse.
1717 HAAG (Otto), négociant, rue Cochet, 8.
1509 HABERT (Gaston), de la maison Eugène Doublet, rue Franklin, 15
868 HAMON (J.-B.), capitaine expert, impasse des Ormeaux, 4.
262 HAROU (E.), courtier d'assurances, rue de la Bourse, 24.
2067 HASSELMANN, notaire, rue de la Paix, 5.
1208 HAUSER (Georges), négociant, rue de Tourneville, 83.
1923 HAUSSMANN (J.) (O ✻), receveur des Finances, rue Jules-Ancel, 12
1936 HAUZEUR (Georges), de la maison Mason et Cie, rue du Havre, 94, à Sainte-Adresse.
1457 HAYN (Wm), négociant, rue Cochet, 5, à Sanvic.
1712 HÉBERT (Jules), chef de service des Engins de levage de la Chambre de Commerce, rue du Lieutenant-Evelin, 1.
875 HEMET (E.), directeur du *Bulletin de Correspondance*, palais de la Bourse, rue Scudéry.
850 HESS (G.), négociant, rue du Champ-de-Foire, 7 *bis*.
2036 HETZLEN, professeur au Lycée, rue Ed.-Corbière, 7.
562 HOCHET (G.), employé de commerce, rue Franklin, 31.
105 HOFMANN (H.) (✿ A), professeur d'allemand, rue de la Paix, 1.
2005 HUBERT (Jacques), fondé de pouvoirs, rue du Rocher, 47.
1743 HUMEAU (le Docteur), rue de Toul, 8.
1624 HUTTER (J.-J.), entrepreneur, rue du Havre, 46, à Ste-Adresse.
1448 JACQUEMIN (Charles) (O ✠), assureur, consul de Monténégro, rue Victor-Hugo, 67.
407 JACQUEY (Louis), ingénieur de la Chambre de Commerce, boulevard de Strasbourg, 179.
2126 JALLAGEAS (Ed.), négociant, cours de la République, 18.

1805 JAMEIN (Jules) (🙵 A), négociant, membre de la Chambre de Commerce, boulevard de Strasbourg, 73.
1713 JANDIN jeune, pharmacien, rue de Fécamp, 13.
2018 JOBBÉ-DUVAL, négociant, rue du Chillou, 1 *bis*.
2115 JOBIN (Paul), négociant, rue Victor-Hugo, 144.
391 JOLY (A.), propriétaire, boulevard de Strasbourg, 2.
911 JUNG (Frédéric), négociant, rue Félix-Faure, 34.
1157 KABLÉ (Jacques), courtier, rue Victor-Hugo, 151.
1896 KABLÉ (Mme Charles), propriétaire, rue Saint-Michel, 6.
1359 KAISER (Rodolphe), courtier, rue de la Bourse, 23.
1954 KERZ (Ferd.), intéressé de commerce, rue Frédérick-Lemaître, 27.
1927 KIRSCHBAUM (Mlle) (🙵 I), directrice de l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie pour les jeunes filles, rue du Lycée. 130
1027 KOLLBRUNNER (W.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
122 KRAUSE (Albert), négociant, de la maison Ths Breckenridge et Cie, boulevard François-Ier, 117.
1899 KRONHEIMER (Ch.), négociant, consul du Salvador, rue St-Martin, 2.
2112 KRUGER (Raph.), négociant, rue des Pêcheurs, 6, à Ste-Adresse.
929 LAFAURIE (G.), courtier, juge au Tribunal de Commerce, rue de Montivilliers, 98.
2079 LAISNÉ (Charles), percepteur, boulevard François-Ier, 94.
1947 LAMY (Paul), négociant, rue Joinville, 42.
356 LAMOTTE (Edgard), négociant, boulevard de Strasbourg, 134.
1273 LANCTUIT (André), négociant, rue de Saint-Quentin, 11.
671 LANDRIEU (Charles), commerçant, rue de Paris, 98.
1318 LANEL (Ch.), rentier, rue Auguste-Dolfus, 4.
857 LANEUVILLE (E.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1108 LANGLOIS (F.), propriétaire, quai d'Orléans, 9.
2119 LANGLOIS (Lucien), employé de commerce, rue Joseph-Clerc, 1,
465 LANGSTAFF (W.), négociant-armateur, consul du Japon, Grand-Quai, 67.
1926 LANGSTAFF (A.), négociant, rue de la Bourse, 26.
2137 LAPORTE (Pierre), secrétaire-adjoint de la Chambre de Commerce, Palais de la Bourse.
1470 LARUE (Charles), courtier, rue de la Bourse, 38.
128 LATHAM (Edmond) ✻, négociant, président honoraire de la Chambre de Commerce, rue Victor-Hugo, 145.
1573 LATHAM (Charles), négociant, rue Victor-Hugo, 145.
2017 LATHAM (Robert), négociant, de la maison Frédéric Jung et Cie, boulevard de Strasbourg, 130.
1558 LAUDE (L.), directeur de la Caisse de Liquidation, rue Cochet, 4.

1491 LAUER (Henri), de la maison Hayn, Roman et Cie, route de la Hève, 14, à Sainte-Adresse.
1230 LAVOTTE fils, de la maison Worms et Cie, boul. de Strasbourg, 138
2133 LE BARRIER (Eug.) (✿ A) ✠, chef du Service Colonial, place de l'Hôtel-de-Ville, 27.
1314 LEBIGRE (Gaston), assureur, boulevard de Strasbourg, 92.
790 LEBLOND (Albert) ✠ ✠, négociant, adjoint au Maire du Havre, membre de la Chambre de Commerce, vice-consul du Venezuela, rue Anfray, 19.
367 LE BRIS (F.), négociant, rue du Lycée, 56.
1289 LE CLERC (Georges), rentier, place de l'Hôtel-de-Ville, 1.
133 LECOMTE (P.) (C ✠), négociant, de la maison Joannès Couvert, consul du Guatemala, rue des Pénitents, 19.
2092 LE CONIAC (Edmond), à la Commercial Cable Company, rue du Champ-de-Foire, 84.
1683 LECOQ (Edouard), négociant, rue du Champ-de-Foire, 2.
1999 LECOURTOIS (Louis), notaire honoraire, rue Gustave-Flaubert, 91.
1571 LEDOUX (Paul), négociant, rue Victor-Hugo, 157.
1741 LEFEBVRE (Frédéric), courtier, palais de la Bourse, escalier A.
2006 LEFEBVRE (Georges), courtier, rue de la Bourse, 38.
2095 LEFIEVRE-CHALLE (Henry), négociant, rue de Berry, 12.
1990 LE GAD, docteur-médecin, rue Thiers, 40.
1241 LE GRAND (R.), graveur, rue de la Bourse, 6.
1535 LEGROS (J.), relieur, rue de la Comédie, 3.
1955 LE GUERNEY ✱, percepteur, boulevard de Strasbourg, 55.
525 LE GUEN (H.), capitaine-visiteur, rue du Docteur-Cousture, 21.
1895 LÉGUILLON (Charles), négociant, rue J.-B. Eyriès, 72.
462 LELAUMIER (L.), architecte, rue du Champ-de-Foire, 17.
979 LELEU (A.) (✿ A), négociant, rue Racine, 45.
1584 LEMIERRE (Adrien), négociant, rue du Champ-de-Foire, 55.
1074 LENHARDT, docteur-médecin, boulevard de Strasbourg, 60.
2117 LE NOUËNE (E.), docteur-médecin, boulevard François-Ier, 87.
1785 LENTZ (Hermann), négociant, de la maison Metz et Cie, rue Jules-Lecesne, 32.
550 LEPRESTRE (R.), commerçant, rue de Paris, 67.
141 LEPRINCE (A.) (✿ A), directeur de la Cie Normande de Navigation à vapeur, boulevard de Strasbourg, 67.
2053 LERAITRE fils, entrepreneur de camionnage, rue du Lycée, 31.
1603 LERAT (Lucien), courtier, route de la Hève, 7, à Sainte-Adresse.
1798 LERAT (Albert), directr des Docks du Pont-Rouge, rue Marceau, 2.
1204 LEROH (Henri), négociant, rue de la Bourse, 5.

avait signé le 29 décembre 1859, avec le roi de Tigré, un traité par lequel la France acquérait la plus grande partie de ces territoires ; Amphila nous était cédé par l'Abyssinie en 1860 ; Edd, vendu le 12 septembre 1840 à la Compagnie Nanto-bordelaise, nous était retrocédé par elle en 1858. Nous avions donc des traités parfaitement en règle, mais nous n'avions pas fait acte de possession ; qu'on ne l'oublie pas pour Cheikh-Saïd.

Comme on le voit, les gouvernements qui se sont succédés en France, de 1840 à 1862, soucieux de protéger nos intérêts à l'extérieur, n'ont jamais perdu de vue l'importance qu'avait pour notre avenir colonial la possession d'un solide point d'appui dans la Mer Rouge. Cheikh-Saïd est venu compléter un ensemble de possessions qui, si nous les avions gardées, nous auraient assuré la souveraineté sur la plus grande route commerciale du monde.

C'est en Octobre 1868 que deux de nos compatriotes, Mas, représentant à Aden d'une maison marseillaise, et Poilay, moyennant 50.000 fr., acquirent en toute propriété du chef Ali Thabet Dourem la baie de Cheikh-Saïd et le pays environnant jusqu'à 45 kilomètres dans l'intérieur, soit une superficie de 165.000 hectares. Le marché fut conclu par devant notre consul à Aden et en présence de six témoins indigènes. Ces six témoins, cheickhs des tribus voisines, certifièrent la réalité des droits du vendeur et l'indépendance vis-à-vis de la Porte, aussi bien que de toute autre puissance, de la tribu des Akhemi-ed-Dourem, dont Ali Thabet était le chef. En 1863, du reste, à la suite du naufrage d'un navire anglais, le gouverneur de Moka avait eu l'occasion de déclarer que la souveraineté de la

1303 MARANDE (V.), courtier, maison Ch. Colchen, rue Jules-Lecesne, 2
401 MARCEL, négociant-armateur, place Jules-Ferry, 8.
1716 MARÉCHAL (Henri), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 19.
1784 MARIE (Louis), courtier, rue Gustave-Flaubert, 11.
166 MARTIN (Albert), de la maison Gust. Esbran, quai d'Orléans, 59.
1232 MARTIN (Robert), greffier du Tribunal de Commerce, Palais de Justice.
2069 MARTIN (Camille), employé de commerce, rue des Viviers, 10.
2100 MARTIN (Charles), secrétaire à la Direction des Docks-Entrepôts, quai de Marseille, 12.
2009 MASQUELIER (Aug.), négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue Jeanne-Hachette, 2.
1948 MASSONI ✻, administrateur en chef de la Marine, chef de l'Inscription Maritime, arsenal de la Marine.
1743 MATTHEY (G.), négociant, rue Anfray, 8.
1433 MAURER (Georges), négociant, consul du Paraguay, boulevard François-Ier, 84.
1191 MAZE (Georges), négociant, rue de la Bourse, 19.
1848 MAZE fils (Georges), rue de la Bourse, 19.
1251 MAZÉ (Fernand), propriétaire, rue Jules-Masurier, 17.
1188 MECKENSTOCK (L.), agent commercial, rue de la Bourse, 17.
1152 MÉNIER (Henri), industriel, rue de Châteaudun, 56, à Paris.
1773 MERCIER (Christian), courtier, rue Joinville, 38.
1471 MÉRIOT (G.), agent de la Société commerciale d'Affrètements et de Commission, boulevard de Strasbourg, 119.
1437 METZ (F.), négociant, rue Jules-Lecesne, 32.
1811 METZ (Valentin), négociant, de la maison Napp et Cie, rue de Saint-Quentin, 59.
173 MEURA (Ch.), courtier, rue Scudéry, 5.
817 MEYER (Edm.), assureur, rue du Lieutenant-Evelin, 8.
957 MEYER (Léon) ✻ (I I), courtier, conseiller général, rue de la Bourse, 31 *bis*.
1786 MEYER (Raoul), courtier, rue de la Bourse, 31 *bis*.
834 MICHEL (Gustave), négociant, place Jules-Ferry, 5.
1901 MICHELIN, directeur du Crédit Lyonnais, quai d'Orléans, 25.
1507 MIGNOT (Henri), rue Guillemard, 33.
1528 MIGNOT (G.), négociant, consul du Nicaragua, rue de la Bourse, 35.
2140 MIGNOT ET Cie, négociants, rue de la Bourse, 35.
738 MILLE (Lucien), négociant, rue de Bapaume, 7.
1775 MOCH (Ernest), négociant, de la maison Oppenheimer frères, boulevard de Strasbourg, 146.

hostilités d'un territoire qui nous avait été si utile, fut une faute grave. Depuis 1871, nous n'avons fait aucune nouvelle tentative d'occupation. En 1885, cependant, le gouvernement français, cherchant peut-être un moyen d'enterrer à tout jamais cette affaire qui risquait de le faire considérer comme *unamical* par nos voisins, chargea un capitaine de frégate et un ingénieur hydrographe de faire une enquête sur la valeur militaire et maritime de Cheikh-Saïd. Je crains que, comme pour Périm, ils n'aient trouvé auprès d'un obligeant gouverneur anglais tous les renseignements qu'ils étaient venus chercher contre l'établissement projeté : leur rapport conclut à l'impossibilité d'utiliser dans un but stratégique les positions de Cheikh-Saïd. La question fut enterrée.

Je me rappelle avoir vu étudier d'une façon aussi approfondie une autre question du même genre. En prévision du percement de l'isthme américain, le gouvernement français, bien inspiré une fois par hasard, songea à s'assurer à la sortie un dépôt de charbon et jeta les yeux sur l'île des Cocos. *Le Duquesne* reçut l'ordre d'aller étudier la question sur place : il fit, en effet, le tour de l'île et mouilla quelques heures dans la baie Chatham, mais ces quelques heures furent très fructueuses : dans un rapport en date du 2 février 1889, rapport assurément plus long que son séjour dans cette île déserte, l'amiral conclut que le pays était non seulement inutilisable comme dépôt de charbon, mais absolument incultivable et malsain. Que de profondes observations en si peu de temps ! Il n'est pas besoin de dire que notre pavillon ne flotte pas sur l'île des Cocos et n'y flottera jamais. (1)

(1) Voir : *Une île déserte du Pacifique.*

1809 PETET (V.), chef de la gare maritime, cours de la République, 70.
873 PETIT (Guillaume), négociant, président du Tribunal de Commerce membre de la Chambre de Commerce, maire de Bléville, rue Doubet, 4.
1455 PETIT (Emile), courtier, rue Jules-Lecesne, 48.
1090 PÉZERIL (L.), avocat, conseiller d'arrondissement, boulevard de Strasbourg, 91.
1498 PFISTER (Gustave), négociant, rue Félix-Santallier, 17.
2078 PFISTER (Rodolphe), courtier, rue Picpus, 12.
2080 PFISTER (Emile), courtier, rue de la Bourse, 19.
464 PHILBERT (Jules), banquier, rue de la Paix, 7.
985 PHILBERT (H.), courtier, rue Jules-Janin, 8.
1844 PHILIPPE (Aug.), négociant, rue de la Ferme, 25.
2146 PHILIPPE (Francis), négociant, boulevard de Strasbourg, 5.
1496 PIGAULT (Pascal), courtier, maison J. Durand-Viel, rue de la Bourse, 28.
1842 PILON (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
1931 PINCZON, ingénieur en chef des Chargeurs Réunis, boulevard François-Ier, 139.
1823 PINEAU (Henri), rentier, rue de Tourneville, 63.
1254 PIPEREAU (Lucien), arbitre de commerce, rue Jules-Lecesne, 43.
1599 PLICHON (Gaston), rue de la Gaffe, 6.
959 PLUM (Paul), assureur, place de l'Hôtel-de-Ville, 11.
475 POIDEVIN (P.), maison Joannès Couvert, rue Frédéric-Lemaître, 30.
1974 POIDVIN (Jules), professeur à l'Ecole primaire supérieure de garçons, rue de Paris, 70.
742 POLETTI (H.), de la maison Metz et Cie, rue Jules-Lecesne, 32.
203 POULET (Edgard), caissier, rue du Perrey, 162.
1391 POUPEL (Emm.), architecte, rue des Pénitents, 11.
2141 POURCHET, juge de paix, boulevard de Strasbourg, 43.
1845 PRENTOUT (G.) (✿ A), régisseur de biens, rue Ancelot, 5.
435 PRESCHEZ (E.), avoué, rue Jules-Lecesne, 28.
1296 PROBST, agent commercial, maison P. Perquer, place Jules-Ferry, 8.
882 PUSINELLI (Jacques), négociant, rue Victor-Hugo, 188.
799 QUESNEL (Charles), négociant, place de l'Hôtel-de-Ville, 3.
1995 RAISIN (E.), auxiliaire au consulat du Brésil, rue Saint-Roch, 3
853 RAMBERT, ancien clerc de notaire, rue J.-B.-Eyriès, 64.
414 RAMELOT (Eugène) (✿ I), négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue Jules-Lecesne, 32.

qu'elle se réservait d'occuper plus tard comme hinterland d'Aden. En 1901 c'est elle-même qui, tenace dans ses idées, se charge de faire la police sur les territoires turcs avoisinant sa colonie; en janvier 1904, une colonne anglaise pousse même, par derrière notre Cheikh-Saïd, jusqu'à Zaédié, à quelques heures de Moka, en plein Yémen. La Turquie laisse faire... et elle occupe Cheikh-Saïd. Pourquoi cette différence? Parce que les Anglais, depuis les hommes d'Etat qui les gouvernent jusqu'au plus humble de leurs fonctionnaires, ont une haute idée de la patrie; parce qu'ils ne perdent jamais de vue le but vers lequel marche la plus grande Bretagne et sont tous convaincus qu'en ajoutant à son domaine un nouveau coin de terre, si petit soit-il, ils contribuent à sa prospérité future. En France, au contraire, nos diplomates vont trop souvent sans but et sans conviction, faisant des traités comme un écolier fait un pensum, pour s'en débarrasser. C'est ainsi que nous reconnaissons à l'Angleterre la Nigeria qui ne lui appartient pas, que nous lui abandonnons Boussa, la clé maritime de notre Soudan, que nous donnons à l'Allemagne l'Adamaoua, à la Hollande et au Brésil plus de la moitié de la Guyane, au Congo indépendant la meilleure partie de notre Oubanghi, à l'Espagne le rio Mouni, au moment même où elle distribuait ses autres colonies à qui voulait les prendre. L'histoire de nos traités de délimitation dans ces dernières années est pleine de ces abandons. A l'ambition nationale, si l'on veut à l'égoïsme national des autres peuples, nous n'opposons trop souvent que des ambitions personnelles et des égoïsmes privés. Toute notre faiblesse vient de là.

Nous n'avons pas, je le sais, formellement renoncé à nos droits sur Cheikh-Saïd, mais nous les laissons périmer, comme ceux que nous avions sur l'Erythrée,

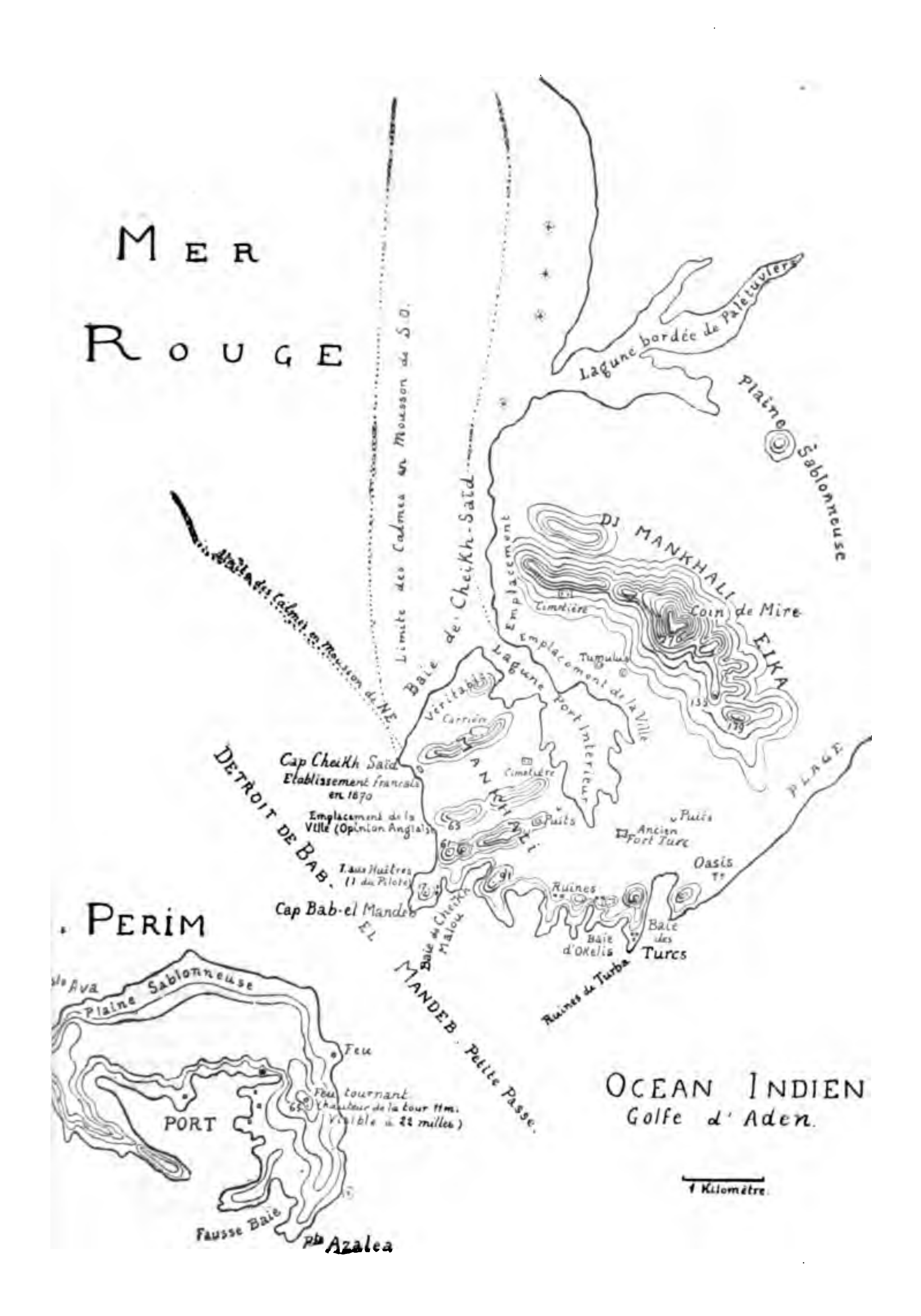
981 SAUQUET (Fernand), négociant, membre de la Chambre de Commerce, consul des Pays-Bas, rue Victor-Hugo, 134.
2026 SAUVAGE (Mlle Marthe), professeur, rue Joseph-Clerc, 1.
2090 SAUVAGE (✿ I), professeur au Lycée, rue Joseph-Clerc, 1.
1539 SAVARIN (A.), négociant, place Carnot, 4.
1934 SAVARY (A.), arbitre de commerce, rue de Normandie, 65.
1133 SCHARTTNER (W.), courtier, rue de la Bourse, 29.
1258 SCHLAGDENHAUFEN (F.), courtier, rue Géricault, 4.
1704 SCHLIENGER (Arthur), négociant, rue Jules-Lecesne, 46.
259 SCHMITT (Victor), assureur, rue du Chillou, 1.
864 SCHMITZ (Alfred), négociant, place Carnot, 4.
1284 SCHNEIDER (Ferd.), représentant de maisons étrangères, rue de la Bourse, 21.
1620 SCHRODER (Edouard), courtier, rue de la Bourse, 21.
1906 SEELIGER (Ed.), agent commercial, rue de la Bourse, 28.
811 SEIGNEURÉ (Ernest), négociant, rue Augustin-Normand, 2.
1449 SÉNÉCART (A.), courtier, rue Victor-Hugo, 138.
1341 SENN (Olivier), négociant, rue Félix-Faure, 48.
1613 SENN (Maurice), courtier, rue de la Bourse, 23.
663 SIEBER (H.-A.), propriétaire, rue Saint-Honoré, 352, à Paris.
220 SIEGFRIED (Jules) (O ✱) (✿ A), député du Havre, rue F.-Faure, 2?
633 SIEGFRIED (Ernest), négociant, rue Félix-Faure, 50.
1601 SIEGFRIED (Jules) fils, industriel, boulevard de Strasbourg, 83.
226 SIEURIN (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1559 SIGAUDY (P.) ✱, ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée, boulevard de Strasbourg, 53.
1986 SIGAUDY (Mlles), rentières, place de l'Hôtel-de-Ville, 29.
1972 SIMON (G.), docteur-médecin, rue Joinville, 22.
1352 SIX (H.), négociant, rue Trigauville, 51.
1884 SMERLING (F.), négociant, vice-consul de Suède, quai d'Orléans, 59.
1265 Société des Anciens Elèves de l'Ecole supérieure de Commerce, boulevard François-Ier, 5º.
1618 Société d'Education populaire, rue Dicquemare, 1.
1920 Société de l'Enseignement scientifique par l'Aspect, rue du Canon, 26.
1265 SOCLET (J.), ingénieur, directeur de la Cie Gle Française de Tramways, rue Michel-Yvon, 7.
2085 SOUILHAC (Mlle Marie-Louise), section normale à l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
1174 SOUQUE (Albert), avoué, place Carnot, 6.
2029 SPEISER (J.-J.), employé de commerce, rue de la Bourse, 5.

comme une réserve à son expansion. En moins de quinze ans, son commerce a pris sur le marché Chinois une place telle, que l'Angleterre elle-même doit se sentir menacée. (1) Elle occupe aujourd'hui le deuxième rang à Changhaï, et le premier à Tientsin et à Canton. Toute puissante à Constantinople, elle cherche, pour garantir la situation qu'elle a acquise, à se créer sur la route d'Extrême-Orient une chaîne de points d'appui. Elle a déjà fait des tentatives en 1901 pour établir un dépôt de charbon dans la Mer Rouge sur l'ile Kouma, de l'archipel des Farsan ; elle ne s'en tiendra certainement pas à cette première tentative, d'autant plus qu'elle a reconnu que l'île Kouma n'avait qu'une faible valeur militaire.

Le chemin de fer de Constantinople à Bagdad est déjà à moitié construit et quand il aura son point d'aboutissement sur le golfe Persique, l'Allemagne sera fatalement amenée à garantir à ses flottes de guerre et de commerce une route libre vers Koweit ou le Chat-el-Arab. L'Empire surpeuplé est impuissant, avec ses seules ressources, à se nourrir et à alimenter son industrie. Où ira-t-il chercher le blé qui manque à sa subsistance, le coton, la laine et le pétrole qui font défaut à ses usines ? En Mésopotamie, ce pays qui fut autrefois le grenier du monde antique et qui sera demain celui de l'Empire. Par où passeront toutes les richesses qu'il tirera de ce sol inépuisable ? Par la Mer Rouge. Cheikh-Saïd est menacé ! C'est une opinion courante en Allemagne que la guerre

(1) Le mouvement maritime de l'Allemagne était en 1890 de 5 °/o du mouvement total de la Chine ; en 1903, de 16 °/o. En 1903, l'Angleterre occupait le premier rang avec 54 °/o ; l'Allemagne le deuxième avec 16 °/o ; puis venaient la Chine avec 13 °/o et le Japon avec 11 °/o. La part de l'Allemagne sur le commerce total était à Changhaï, de 22 °/o ; à Tientsin, de 60 °/o ; à Canton, de plus de 60 °/o.

1450 VERGER, chef mécanicien, place Gambetta, 18.
1443 VERSPREEUWEN (Herman) ✠ ✠ ✠, négociant, consul de Belgique, de l'Etat indépendant du Congo et de Liberia, boulevard de Strasbourg, 124.
532 VÉSIN (Joseph), capitaine au long-cours, rue des Petits-Champs, 31, à Paris.
1979 VIDAL (Edmond), courtier, rue Victor-Hugo, 136.
1960 VIEIRA DA SILVA (Joao) ✠, consul général des Etats-Unis du Brésil, rue de la Bourse, 30.
1612 VIGNÉ (le Docteur), médecin de la Santé, rue Molière, 6.
1925 VIOLETTE, administrateur de Sociétés, boulev. de Strasbourg, 124.
2093 VIOLLET (Eug.), docteur en droit, rue du Perrey, 156.
2110 VOISIN (Edmond), industriel, rue Victor-Hugo, 114.
2130 WAGNER (Jean), rue Thiers, 41.
1715 WALCH (Gilbert), avocat, rue du Champ-de-Foire, 57.
1754 WANNER (Mme E.), propriétaire, rue Guillemard, 84.
1988 WELTER (Jean), ingénieur, rue Saint-Roch, 7.
1886 WESPTHALEN (Maurice), négociant, place Carnot, 10.
243 WINDESHEIM (E.), négociant, rue des Brindes, 12,
615 WINNING (James), agent de la Cie Cunard, quai d'Orléans, 23.
1313 WITTORSKI (Louis), courtier, rue Fléchier, 1.
1782 YSNEL-FRANQUE (G.), courtier maritime, boul. François-Ier, 106.
789 YSNEL (M.), négociant, rue Doubet, 17.
886 ZIEGLER (A.), de la maison Dufay, Gigandet et Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1750 ZIEGLER (Arnold), employé de commerce, rue des Pénitents, 3.



Mer Rouge
Limite des Calmes en Mousson de S.O.
Baie de Cheikh-Saïd
Limite des Calmes en Mousson de N.E.
Lagune bordée de Paletuviers
Plaine Sablonneuse
Dj Mankhali Elka
Emplacement
Cimetière
Coin de Mire
Emplacement de la Ville
Tumulus
Lagune Port Intérieur
Véritable
Carrière
Cimetière
Puits
Ancien Fort Turc
Oasis
Plage
Cap Cheikh Saïd
Établissement français en 1870
Emplacement de la Ville (Opinion Anglaise)
Détroit de Bab-el-Mandeb
I. aux Huîtres (I. du Pilote)
Cap Bab-el Mandeb
Baie de Cheikh Malou
Ruines
Baie d'Okelis
Baie des Turcs
Ruines de Turba
Perim
Plaine Sablonneuse
Feu
Feu tournant
Hauteur de la tour 11m.
Visible à 22 milles
Port
Fausse Baie
Azalea
Petite Passe
Ocean Indien
Golfe d'Aden
1 Kilomètre

SOCIÉTÉS, REVUES, JOURNAUX, ETC.

Avec lesquels la Société fait l'échange des Publications

FRANCE ET COLONIES FRANÇAISES

Paris. — Société de Géographie. Société de Géographie Commerciale. Société de Topographie. Association Philotechnique. Société d'Économie Politique. Société des Etudes Coloniales et Maritimes. Société d'Encouragement pour le Commerce Français d'Exportation. Alliance Française. Société Française de Colonisation. Chambre Syndicale des Négociants-Commissionnaires et du Commerce Extérieur. Union Coloniale Française. Comité de l'Afrique Française. Comité de l'Asie Française. Comité de Madagascar. Institut Géographique. Société Nationale d'Agriculture. Union Française de la Jeunesse. Association Générale des Etudiants. Union Amicale des Anciens Elèves de l'Ecole Supérieure du Commerce. Chambre de Commerce. Bibliothèque Nationale. Ministères de la Guerre, de la Marine, de l'Intérieur, du Commerce et de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale, des Travaux Publics, des Affaires Etrangères, de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts, des Colonies. — *Revue Maritime*, *Moniteur Officiel du Commerce*, *Bulletin de l'Office Colonial* (Ministère des Colonies), *Paris-Canada*, *Le Moniteur des Colonies et des Pays de Protectorat*, *Bulletin de l'Office de Renseignements Généraux et de Colonisation du Gouvernement Général de l'Algérie*, *Les Questions Diplomatiques et Coloniales*, *L'Action Coloniale*, *Le Cri des Colonies* (Paris).

Départements. — Sociétés de Géographie de Bordeaux, Boulogne-sur-Mer, Bourg, Bourges, Brest, Dijon, Douai, Dunkerque, Laon, Lille, Lorient, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Poitiers, Rochefort, Rouen, Saint-Nazaire, Toulouse et Tours. La France Colonisatrice (Rouen). Société Havraise d'Etudes Diverses. Société

Géologique de Normandie (Havre). Sociétés Industrielles d'Amiens, Elbeuf, Rouen et Reims. Association des Anciens Elèves de l'Ecole Supérieure de Commerce et Tissage de Lyon. Cercle d'Etudes des Employés de Bureau Havrais. Chambres de Commerce du Havre, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lyon. Musée Commercial de Rouen. *Les Missions Catholiques* (Lyon). *La Loire Navigable* (Nantes).

Colonies Françaises. — Sociétés de Géographie d'Alger, Oran, Tunis. Direction de l'Agriculture et du Commerce de la Régence de Tunis. *Bulletin Economique de l'Indo-Chine* (Saigon). Société des Etudes Indo-Chinoises de Saigon. Chambre de Commerce de Saigon. *Journal Officiel du Congo Français* (Libreville). *Journal Officiel des Possessions du Congo Français et Dépendances du Moyen-Congo* (Brazzaville). *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances. Supplément Commercial et Agricole* (Tamatave et Côte Est). *Bulletin Economique de Madagascar. Journal Officiel des Etablissements Français de l'Océanie* (Papeete).

EUROPE

Allemagne — Sociétés de Géographie de Berlin, Brême, Greifswald, Hanovre, Hambourg, Iéna, Halle-sur-Saale, Leipzig, Munich, Dresde, Kœnigsberg, Cassel, Lubeck, Stuttgard, Stettin, Francfort-sur-le-Mein, Metz, Musée Colonial Allemand (Berlin). — *Deutsche Kolonial Zeitung* (Berlin). — *Afrikanische Nachrichten* (Berlin).

Autriche-Hongrie. — Sociétés de Géographie de Vienne, de Budapest, Museum d'Histoire Naturelle (Vienne). *Die Weltwirtschaft* (Vienne).

Belgique. — Sociétés de Géographie de Bruxelles et d'Anvers. Cercle des Anciens Etudiants de l'Institut Supérieur de Commerce d'Anvers. Chambre de Commerce d'Anvers. Institut Colonial International (Bruxelles). Fédération pour la Défense des Intérêts Belges à l'Etranger (Bruxelles). *Le Mouvement Géographique* (Bruxelles). *Missions en Chine, au Congo et aux Philippines* (Bruxelles).

Espagne. — Société de Géographie de Madrid.

Iles Britanniques. — Sociétés de Géographie de Londres, Liverpool. Manchester, Newcastle-sur-Tine. Edimbourg. Institut Impérial (Londres).

Italie. — Sociétés de Géographie de Rome, Milan, Naples et Florence.

Norwège. — Société de Géographie de Christiania.

Pays-Bas. — Société de Géographie d'Amsterdam.

Portugal. — Société de Géographie de Lisbonne, Association Commerciale de Porto.

Roumanie. — Société de Géographie de Bucarest.

Russie. — Sociétés de Géographie de Saint-Pétersbourg, Vilna, Orembourg, Moscou, Helsingfors, Club Alpin de Crimée (Odessa).

Suède. — Société de Géographie de Stockholm. Société des Touristes Suédois (Stockholm). Institution Géologique de l'Université d'Upsala.

Suisse. — Sociétés de Géographie de Berne, Saint-Gall, Neuchâtel, Genève, Hérisau, Aarau. Société des Anciens Elèves de l'Ecole Supérieure de Commerce de Genève.

ASIE

Caucase. — Société de Géographie de Tiflis.

Sibérie. — Société de Géographie d'Irkoutsk.

Inde. — Société de Géographie de Calcutta.

Indo-Chine. — Société de Géographie de Singapore.

Japon. — Société de Géographie de Tokio. Société Allemande d'Histoire Naturelle et d'Anthropologie de Tokio.

AFRIQUE

Egypte. — Société de Géographie du Caire.

AMÉRIQUE

Canada. — Sociétés de Géographie de Winnipeg, Québec et Ottava.

Etats-Unis. — Sociétés de Géographie de New York et de San-Francisco. Topeka (Kansas). Département de l'Agriculture (Washington). Smithsonian Institution (Washington) *Pilot Chart of the north Atlantic Ocean* (Washington).

Mexique. — Société Scientifique « Antonio-Alzate » à Mexico. Chambre de Commerce Française de Mexico. Observatoires Astronomiques de Tacubaya et de Mexico.

Salvador. — Observatoire Astronomique et Météorologique de San-Salvador.

Costa-Rica. — Institut Physico-Géographique National (San José).

Brésil. — Sociétés de Géographie de Rio-de-Janeiro et de Bahia.

Uruguay. — Chambre de Commerce Française de Montevideo. — *Anales del Departemento de Ganaderia y Agricultura de la Republica O. del Uruguay* (Montevideo).

Pérou. — Société de Géographie de Lima. Chambre de Commerce Française de Lima.

Chili. — Société Scientifique Allemande de Santiago.

République Argentine. — Chambre de Commerce Française de Buenos-Aires. Sociétés de Géographie de Buenos-Aires et de Cordoba. Société Scientifique Argentine de Buenos-Aires. Direction Générale de Statistique Municipale de la ville de Buenos-Aires. Département National de Statistique, à Buenos-Aires. *Boletin de Agricultura y Ganaderia* (Buenos-Aires).

OCÉANIE

Australie. — Sociétés de Géographie de Sydney, Adélaïde. Brisbane, Melbourne.

Java. — Société des Sciences et des Arts de Batavia. Société Indo-Néerlandaise d'Agriculture et d'Industrie de Batavia.

ABONNEMENTS

Revue des Deux-Mondes, bi-mensuelle.
Revue de Paris, bi-mensuelle.
Le Correspondant, revue bi-mensuelle.
Revue Politique et Littéraire (Revue bleue), hebdomadaire.
Revue Française et de l'Etranger, mensuelle.
Le Tour du Monde, journal des Voyages et des Voyageurs, hebdomadaire.
L'Economiste Français, journal hebdomadaire.
Annales de Géographie, paraissant tous les deux mois.
Mitteilungen, revue mensuelle.
La Nature, revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie, journal hebdomadaire illustré.
La Dépêche Coloniale Illustrée, bi-mensuelle.
La Dépêche Coloniale, journal quotidien,

Imprimerie Aug. GODEFROY & Frère, 21, Quai d'Orléans — Havre



XXVme ANNÉE
2me Trimestre 1908

Société de Géographie Commerciale du Havre

BULLETIN



HAVRE
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
131, RUE DE PARIS, 131

1908

SOMMAIRE

RÉU

Les Réunions du Com ...di de chaque mois, excepté pendant les .

Tous les membres de la Socié

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les** excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h. à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

... renseignements doivent être adressés au Secrétaire ...

partent pour les mers brumeuses d'Islande, d'où ils ne reviennent qu'en Septembre, rapportant 2 à 3.000 tonnes de morues salées. La pêche côtière du poisson frais et principalement celle du hareng et du maquereau sont également très actives.

» Messieurs, les chiffres que j'ai cités tout à l'heure, montrent que le port de Duukerque est surtout un port d'importation. Nous importons en moyenne trois fois plus de marchandises que nous n'en exportons. Cependant, nos exportations progressent rapidement, malgré la convention de Bruxelles qui, en supprimant les primes alloués aux sucres expédiés à l'étranger, a considérablement réduit cette partie de notre trafic.

Les Services réguliers

» Toutefois, en développant d'autres branches de notre exportation, nous sommes parvenus aujourd'hui à combler, et au-delà, ce gros déficit et ce résultat a pu être obtenu grâce au développement de nos services réguliers qui nous mettent en relations avec la Russie, les pays de la Baltique et de la mer du Nord, avec l'Angleterre, l'Espagne, l'Algérie, la Tunisie et l'Italie, avec la colonie occidentale d'Afrique, le Brésil, la République Argentine et l'Uruguay, l'Indo-Chine, la Chine et le Japon.

» A ces lignes déjà si nombreuses viendront sûrement s'en ajouter de nouvelles, dès que la construction de nouveaux quais aura permis d'accueillir les demandes qui nous sont présentées pour la désignation des places fixes à leur affecter.

» Si le port de Dunkerque doit une large part de sa prospérité à ses bassins profonds et à son outillage moderne, d'autres causes concourent encore à son développement commercial.

nant de l'Eika, a 270 mètres. Le Mankhali occidental a une hauteur moyenne de 65 mètres; mais dans sa partie méridionale il atteint 91 mètres sur le bord même de la mer, au promontoire qui ferme vers l'est la petite baie de Cheikh-Malou ; *c'est la partie la plus rapprochée de Périm et celle qui domine le détroit lui-même.*

La roche y est volcanique et contient des gisements de pouzzolane, dont il existe même une carrière dans la partie nord. Cette pouzzolane pourrait être utilisée dans les travaux de construction du port.

Notre territoire se trouve donc à cheval sur la Mer Rouge et le golfe d'Aden et c'est là ce qui fait l'excellence de sa position : les vents d'est du golfe d'Aden, en pénétrant dans le détroit de Bab-el-Mandeb, tendent à y devenir des vents de sud et laissent ainsi, dans le nord-nord-ouest de la pointe, *une zône assez étendue parfaitement abritée de la mer.* (1) Tout le long de la plage, jusqu'à une distance de deux kilomètres du rivage, on trouve pendant la mousson du sud, qui ne dure pas moins de huit mois dans ces parages et qui est de beaucoup la plus mauvaise, d'excellents mouillages par des fonds de 5 à 13 mètres. Tous les caboteurs indigènes qui entrent dans la Mer Rouge ou en sortent pendant cette période de l'année, font escale à Cheikh-Saïd où ils ont l'avantage de trouver du bois et de l'eau en abondance, en même temps qu'un abri bien supérieur à Aden, dont la rade est mauvaise en mousson de sud-ouest, et le port intérieur accessible seulement à haute mer. Ce fait seul suffirait à prouver qu'on y peut créer un établissement commercial. Un simple coup d'œil sur la carte montre qu'il est sur la route directe des navires ; pour aller à

(1) *Instructions nautiques.*

Périm le détour est, il est vrai, insignifiant, mais pour Aden il est déjà de 30 milles ; pour Obock, de 60 ; pour Djibouti, de 75. Obock a été sagement abandonné ; Djibouti, position indéfendable, n'est pas et ne peut pas être autre chose qu'un port abyssin : les navires pour y aller se détournent de 5 à 7 heures de leur route directe ; le charbon y est cher ; la main-d'œuvre rare et peu exercée y fait perdre pour le ravitaillement un temps considérable.

Peut-on, à ce simple point de vue, trouver une position plus merveilleuse que celle de Cheikh-Saïd, où tous les navires pourraient venir s'approvisionner de charbon et de vivres sans dévier en rien de leur route ; tous étant obligés de passer à l'entrée de son port y relâcheraient.

L'arrière pays d'Aden, comme celui d'Obock, est dépourvu de toute ressource. Périm a un excellent port, un peu étroit, mais c'est un rocher stérile et sans eau. A Aden, comme à Périm, les Anglais sont obligés de s'approvisionner à l'extérieur sur la côte Çomalie ; ils sont à la merci d'une tempête ou d'un coup de main heureux. Leur couper la route serait les affamer. Aussi cherchent-ils à Aden à réduire de plus en plus le nombre des bouches à nourrir, ne reculant pas, pour expulser la population, devant les mesures les plus vexatoires, comme celle qui a transporté le marché indigène dans le désert de Cheikh-Othman. L'occupation de Cheikh-Saïd et son installation amèneraient aussitôt chez nous tous les commerçants chassés d'Aden et nous ne serions pas, comme nos voisins, embarrassés pour les nourrir : Cheikh-Saïd, en effet, touche à la partie la plus riche du Yemen ; l'arrière pays non seulement fournirait les vivres indispensables, mais encore mettrait à notre disposition une population sobre, travailleuse et sans fanatisme. Dans la région de Moka, qui est bien cultivée, on

trouverait même les éléments d'un commerce local assez important : bestiaux, grains, légumes, café.

Par son voisinage des pays producteurs, Cheikh-Saïd se trouve donc très heureusement placé. Mieux situé que ses deux concurrents, Aden et Hodeïdah, il ne tarderait pas à les supplanter et à attirer à lui toutes les caravanes de l'Arabie heureuse (Yemen), dont il serait le marché le plus proche et le plus facilement accessible. Grâce à sa proximité de la côte africaine, Cheikh-Saïd reste en communication constante avec elle en toute saison par les boutres arabes, tandis qu'Aden en est privé pendant une grande partie de l'année. La colonie aurait donc pour se ravitailler non seulement le Yemen, que le chemin de fer de La Mecque prolongé mettra un jour en communication rapide avec elle, mais aussi l'Abyssinie par Djibouti et la voie du Harrar.

Si ce commerce local n'avait pas pour effet d'assurer la vie journalière de Cheikh-Saïd et de sa garnison, j'estimerais du reste qu'on pourrait n'en pas tirer argument, car si important qu'il soit il sera toujours infime comparé à l'immense mouvement de charbon, de vivres et d'argent occasionné par le passage des milliers de navires qui, traversant la Mer Rouge, s'y approvisionneraient. En 1901, 3.699 navires; en 1902, 3.708 ; en 1903, 3.761 navires ont passé le canal et leur nombre va toujours croissant.

Le port d'Aden importe annuellement 160.000 tonnes de charbon qu'il achète 30 francs la tonne et revend 35 francs. Cheikh-Saïd, mieux placé, peut prétendre à une large part de ces transactions. Aden est actuellement le grand entrepôt de toute cette région de l'Océan Indien, du sud de l'Arabie, de la côte des Çomalis et de l'Abyssinie. Djibouti lui enlèvera peu à peu la clientèle de l'Abyssinie ; Cheikh-Saïd celle de l'Arabie et de la Çoma-

dans ce bâtiment. La toiture est en terrasse, couverture en carton volcanique, recouvert de gravier, comme nos hangars de la Chambre de Commerce. Du haut de la terrasse nous voyons admirablement l'ensemble du port : les 2 vastes entrepôts réels des sucres et les hangars des grandes lignes de bateaux à vapeur : Chargeurs-Réunis, Messageries Maritimes, Compagnie A.-D. Bordes, Zuid Amerika Lyn, etc. ; on en construit de nouveaux ; sur les quais de nombreuses grues hydrauliques comme au Havre.

Dunkerque (40.000 habitants), centre d'une agglomération de 70.000 âmes, n'est pas une belle ville, la rue principale est tortueuse, les rues adjacentes sont peu animées. Je laisse au guide Conty ou au Baedeker, le soin de vous renseigner sur les curiosités de la ville, mais il est de mon devoir de vous dire un mot de l'Hôtel-de-Ville, où, d'abord, la municipalité a offert une réception aux congressistes et où, le jour de la clôture, la Société de Géographie de Dunkerque leur a offert un banquet.

L'Hôtel-de-Ville de Dunkerque, entièrement construit en briques et en pierre, dans le style de la Renaissance flamande, est un des plus beaux monuments de la France du Nord. Au centre s'élève un imposant beffroi, comme on le voit communément aux édifices communaux du littoral de la mer du Nord, jusqu'à Hambourg ; avec les six pignons de ses façades, avec les toits pointus de ses échauguettes et son campanile ajouré sur son immense beffroi, l'Hôtel-de-Ville dessine une silhouette merveilleusement détachée.

Dans la ville même, dans les rues, les magasins, les promenades, dans les tramways, je n'ai entendu parler que français, mais la population maritime parle flamand ; je suis allé au Minck (marché au poisson), la criée finie,

les commères se querellaient en bon flamand. En dehors des villes, le flamand se parle dans les arrondissements de Dunkerque et de Hazebrouck ; c'est comme vous le savez, un dialecte bas-allemand, étroitement apparenté au hollandais. Ce pays flamand offre trois caractères bien distincts. D'abord, le long des rivages, les *Dunes*, qui forment une bande ayant de 500 à 1.000 mètres de profondeur, ensuite la *Plaine maritime*, s'enfonçant à une vingtaine de kilomètres dans les terres, enfin le *pays boisé* (houtland).

Les Dunes, monticules de sable que les vents de tempête déplacent, protègent la plaine contre la mer; elles ont un peu d'herbe dans leurs fonds, on y trouve des sources d'eau potable, aussi quelques pauvres gens y habitent sur la lisière.

La plaine maritime est un sol uniformément plat, qui lors des marées très hautes serait submergé si les Dunes n'étaient pas là. Aussi l'existence de l'homme sur ce morceau de terre est-elle une lutte perpétuelle ; il l'a conquis en l'asséchant, en creusant partout des fossés (en flamand *watergands*), qui se réunissent en canaux conduisant l'eau de ces marais à la mer, où on laisse se déverser l'eau en ouvrant les vannes à marée basse, les refermant ensuite dès que la mer va monter. Pour l'entretien de ces canaux, les habitants s'étaient formés en associations *(wateringues)* nom que portent encore les commissions spéciales chargées de l'administration de ce drainage.

La plaine maritime est extrêmement fertile ; la végétation y est très forte et exige des sarclages fréquents. Le blé, l'orge, les fourrages, les fèves et le lin y réussissent à merveille mais, depuis 50 ans, la betterave et la chicorée ont remplacé peu à peu le lin et les fèves, cultures délicates et aléatoires. De là sont nées quelques

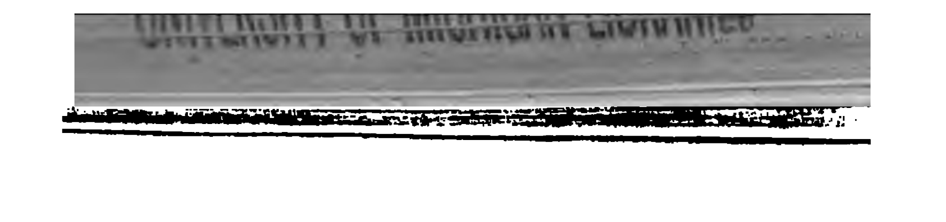
ment encore et avec plns de chances de succès, le faire chez nous.

Combien avons-nous semé d'argent dans les sables d'Obock avant de les abandonner, pour toujours sans doute, à leur stérilité ? De quels amers regrets nous devrions être attristés en pensant que ces mêmes sommes utilement employées à Cheikh-Saïd nous auraient donné la clé de la Mer Rouge! Mais nous ne savons rien vouloir et quand nous voudrons un jour, peut-être sera-t-il trop tard.

Un établissement maritime.et commercial unique au monde pourrait être créé dans la lagune de Cheikh-Saïd. Le fond sablonneux en serait facilement dragué; on y creuserait ainsi une rade intérieure de 150 hectares au moins, dont l'entrée serait protégée contre l'envahissement des sables par une double jetée. On a même proposé, mais ne demandons pas trop, de creuser dans le sable un canal de 2 kilomètres rétablissant l'ancien détroit, si détroit il y avait, pour ouvrir à ce bassin, une porte sur l'Océan Indien.

Ce sont là des travaux considérables sans doute, mais loin d'être improductifs. Ils ne tarderaient pas à faire de Cheikh-Saïd l'entrepôt de toute la région et le plus riche satellite du canal de Suez, dont il serait l'avant-garde vers l'Extrême-Orient.

Il ne faut pas oublier que cet Extrême-Orient est le plus riche marché du monde, que la côte orientale d'Afrique, Madagascar, la Mésopotamie, l'Inde, l'Indo-Chine, la Chine, l'Insulinde et le Japon sont bien loin d'avoir atteint tout le développement dont ils sont susceptibles. Ces pays sont ouverts d'hier à peine à notre civilisation et nul ne peut dire à quels chiffres formidables atteindra demain leur commerce. C'est plus de la moitié de l'humanité, songeons-y bien, qui vit de l'autre côté de Cheikh-

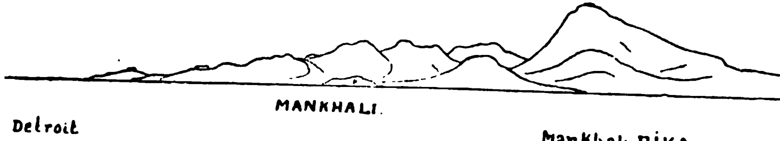


Petite Passe.

COIN de MIRE 270. m.

CHEIKH-SAÏD

CHEIKH-SAÏD VU DU NORD



Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

1er Trimestre 1908

La France à vol d'oiseau, par Onésime RECLUS. Paris, 1906, 2 vol. in-16.

La Basse-Normandie. Etude de géographie régionale, par Raoul de FÉLICE, professeur agrégé d'histoire et de géographie au Lycée de Chartres, docteur ès lettres. Paris, 1907, 1 vol. in-8, contenant 88 fig. et cartes dans le texte et hors texte.

Poitiers et Angoulême, Saint-Chavin, Chauvigny, (Les Villes d'Art célèbres), par Henri LABBÉ de la MAUVINIÈRE, Paris, 1908, 1 vol. in-4, orné de 113 gravures.

Annuaire statistique de la France, 26e volume, 1906. Publié par le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale. Paris, 1907, 1 vol. gr. in-8. (Don de M. le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale).

Essai d'une psychologie de l'Angleterre contemporaine. Les crises politiques. Protectionnisme et radicalisme, par Jacques BARDOUX. Paris, 1907, 1 vol. in-8.

L'île inconnue, par Pierre de COULEVAIN. Paris 190 , 1 vol. in-18.

Des Monts de Bohême au Golfe Persique. Le suffrage universel en Autriche. La crise hongroise. Les Etats Yougo-Slave et la Macédoine. L'Asie turque et le chemin de fer de Bagdad, par René HENRY, préface de M. Anatole LEROY-BEAULIEU, de l'Institut. Paris, 1908, 1 vol. in-16, accompagné de cartes et schémas.

Au Japon. Choses vues, par Clive HOLLAND, traduit de l'anglais par LUGNÉ-PHILIPON. Paris 1908, 1 vol. in-4, orné de nombreuses photogravures.

Le Japon inconnu. Esquisses psychologiques par Lafcadio HEARN, professeur à l'Université impériale de Tokyo, traduit de l'anglais par Mme L. RAYNAL. Paris 1895, 1 vol. in-16.

Comment visiter l'Egypte, guide illustré établi par un groupe de fonctionnaires des Chemins de fer de l'Etat Egyptien. Paris, 1908, 1 vol. in-16, orné de 41 illustrations en couleurs de A.-O. LAMPLOUGH.

Comment on devient Colon (Tunisie), par Charles GÉNIAUX. Paris, 1908, 1 vol. in-12, illustré de 22 gravures.

Une Française au Maroc, par Mathilde de ZEYS. Paris 1908, 1 vol. in-16, illustré de 50 gravures tirées hors texte d'après des photographies.

Les Frontières de la Côte d'Ivoire, de la Côte d'Or et du Soudan, par M. DELAFOSSE, administrateur des Colonies. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 94 figures dans le texte d'après les photographies de l'auteur et une carte hors texte.

Le Gabon, ce qu'il a été, ce qu'il est, ce qu'il doit être, par Ch. NOUFFLARD, secrétaire général des Colonies (Conférences faites à l'Office Colonial, les 28 Nov. et 5 Déc. 1907). Paris, 1908, 1 broch. in-8, 55 pp. (Envoi de l'Office Colonial).

contre l'Indo-Chine française. N'oublions pas qu'en 1885 nous occupions ces deux positions stratégiques, que nous aurions pu les garder sans difficulté et éviter ainsi que dans l'avenir on s'en servit contre nous. Ne devons-nous pas regretter amèrement aujourd'hui de les avoir abandonnées, car il y va peut-être du salut de l'une de nos plus belles colonies ? En prenant Quang-tcheou-Ouan, en 1896, au lieu de l'île d'Haïnan, nous avons commis la même faute et les conséquences de cette faute seront peut-être irréparables. Ne la renouvelons pas, au moins, à Cheikh-Saïd !

En 1870, pendant la guerre franco-allemande, nos navires chassés des ports anglais, qui leur refusaient le combustible nécessaire pour rallier la France, ont trouvé un refuge où ? A Cheikh-Saïd, qu'on déclare aujourd'hui inutilisable ! Sous la pression des évènements, nous avons fait ce que nous eûssions dû faire plus tôt ; nous y avons créé un dépôt de charbon, mais malheureusement nous l'avons abandonné à la fin des hostilités. Ce point nous a été, sans garnison, sans forts pour le défendre, indispensable pendant la guerre la plus désastreuse que nous ayons eu à supporter. Comment pourrait-il, une fois outillé et fortifié, nous être inutile dans une autre guerre, victorieuse ou non ? On va me dire que l'humanité, tournant le dos à la barbarie, marche à grands pas vers un âge d'or où les guerres ne seront plus possibles. Je l'espère, mais, en attendant, le meilleur moyen d'assurer la paix est, comme l'a dit de tout temps la sagesse des nations, d'être prêt pour la guerre.

En 1884, lors des affaires de Chine, bien qu'il n'y eût pas état de guerre, les Anglais nous refusèrent encore

du charbon. Au lieu de s'installer de nouveau à Cheikh-Saïd, on préféra aller à Obock où l'on dépensa des sommes énormes à essayer d'animer un établissement qui n'était pas né viable. Obock, depuis, a été abandonné pour Djibouti. Djibouti a un avenir brillant, mais bien défini, comme port de l'Abyssinie. Qu'il n'aspire pas plus haut : il est en dehors de la route directe des navires, indéfendable et trop loin du détroit pour avoir une valeur stratégique sérieuse. Le seul point stratégique est Cheikh-Saïd qui, à une position commerciale unique, joint une situation politique et militaire exceptionnelle.

L'opinion anglaise colportée en France par nos enquêteurs, est que de Périm on pourrait détruire tout établissement créé sur l'autre rive du détroit. Le point culminant de l'île a une hauteur de 65 mètres; or, d'après nos voisins, la ville française devrait se développer sur la plage qui s'étend en face, du cap Bab-el-Mandeb au cap Cheikh-Saïd, jusqu'aux hauteurs, et se trouverait par suite sous le feu des canons anglais. Nous avons vu qu'il n'en est rien. La ville ne se développerait nullement en face de Périm, mais soit au nord du cap Cheikh-Saïd devant la région des calmes, si on en veut faire un point exclusivement commercial, soit sur les bords de la lagune transformée en port intérieur. Or, entre l'un et l'autre de ces points et Périm, s'élève le massif du Mankhali occidental qui atteint *justement devant l'île anglaise la hauteur de 91 mètres*, écrasant ainsi de ses feux le plus haut sommet de Périm.

Le cap Bab-el-Mandeb, le promontoire le plus proche des forts anglais, est une île reliée au continent à marée basse, île des Huîtres ou du Pilote, dont le sommet n'a que 17 mètres. Mais le premier contrefort de la montagne, à 160 mètres plus loin, atteint déjà 61 mètres; il dépasse 90 immédiatement après. Quant au massif de

l'Eika, il surplombe les positions anglaises ; et le centre de la rade de Périm, défendue seulement de ce côté par des collines de 50 à 60 mètres, n'est qu'à 5 milles (8 kilomètres) du Coin de Mire qui a 270 mètres. L'artillerie moderne peut encore avoir à cette distance des effets utiles.

Pour quelqu'un qui a vu Cheikh-Saïd autrement qu'avec des lunettes anglaises, il est inadmissible qu'on puisse discuter encore sur la prééminence de l'une ou de l'autre position. Il suffit d'avoir franchi le détroit pendant le jour pour se rendre compte que Cheikh-Saïd écrase Périm. Si l'on songe que, de l'autre côté, les Seba et le littoral nous appartiennent, on comprendra l'acharnement que les Anglais ont mis jadis à offrir du champagne aux officiers que nous avons envoyés en mission là-bas. Nous ne pouvons véritablement pas leur reprocher cet acharnement et exiger qu'ils soient aussi Français que nous. Mais, de leur côté, ils ne peuvent pas trouver mauvais que nous suivions l'exemple qu'ils nous donnent. Défendons donc nos intérêts avec la même ténacité, la même clairvoyance. Soyons Français comme ils sont Anglais.

Cheikh-Saïd n'est pas, du reste, une arme défensive dirigée uniquement contre l'Angleterre ; elle l'est certainement moins contre elle aujourd'hui que contre d'autres puissances. Il faut donc, pour apprécier sa valeur, l'envisager non seulement par rapport à Périm, mais aussi par rapport à toute flotte ennemie tentant de franchir le détroit. Or, à ce point de vue, il est hors de discussion que Cheikh-Saïd nous assure la libre circulation dans la Mer Rouge et la ferme à double tour à qui nous voulons l'interdire.

De tout temps les navigateurs ont compris l'importance exceptionnelle de ce point, sauf, malheureusement,

ceux qui y furent chargés par nous d'une mission officielle. On y retrouve des ruines qui remontent à la plus haute antiquité égyptienne. Au VIIIe siècle, les Khalifes arabes s'y installèrent. Bien des siècles après, un précurseur, La Bourdonnais, frappé des avantages de cette position, y fonda un campement de la Compagnie des Indes. Cette installation précaire disparut bientôt et les tribus voisines ne tardèrent pas à en reprendre possession. La tentative est cependant intéressante à noter, car elle émane d'un de ces hommes clairvoyants qui ont voulu nous donner l'empire des Indes. Depuis que nous avons acquis des droits sur Cheikh-Saïd, nos marins l'ont visité à diverses reprises. Je ne peux que citer les commandants Alquier, Bouchey, Lespès qui tous ont conclu à son importance stratégique et économique.

Cheikh-Saïd est la vraie clé de la Mer Rouge. Si réellement nous reculons devant les dépenses qu'entraînerait son installation, je maintiens que nous devons quand même y faire acte d'occupation, afin de préserver nos droits pendant qu'il en est temps encore. Nous nous féliciterons plus tard d'avoir eu cette prévoyance aujourd'hui. Il y a une question de dignité nationale à ne pas laisser des Turcs semi-barbares s'installer sans vergogne sur notre propriété. Les y laisser serait une faiblesse coupable.

L'occupation de Cheikh-Saïd n'annoncerait nullement des intentions belliqueuses de notre part. Cheikh-Saïd est avant tout un point d'appui défensif. Le meilleur moyen d'assurer la paix est d'être prêt à la guerre. Cheikh-Saïd la rendrait difficile, impossible même dans certains cas, à nos rivaux.

MM. † SAVORGNAN DE BRAZZA (C ✱), commissaire général honoraire du Congo français.

WIENER (Ch.) ✱, chargé d'affaires de France près du Gouvernement de Bolivie.

Président honoraire :

M. COUVERT (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de Commerce du Havre.

Vice-président honoraire :

M. BECQUÉ (L.) ✱ ✠, lieutenant de vaisseau en retraite, à Neuilly-sur-Seine.

Membres correspondants :

MM. BLANCHE, vice-consul de France, à Glasgow.

BOITEUX (le Docteur José-Arthur), secrétaire de la Société de Géographie de Rio-de-Janeiro.

CATAT (le Docteur), à Contrexéville (Vosges).

DEBISE ✱, vice-président honoraire de la Société de Géographie de Lyon.

DE SAINT-QUENTIN ✱, trésorier des Invalides, à Marseille.

FRANCONIE (Joseph), attaché à la Banque de France, 74, rue Blanche, à Paris.

GAUTIER (A.) ✱, capitaine d'infanterie de marine en retraite, à La Flèche (Sarthe).

KLETT (Carlos Lix) (Ⓘ A) ✠, consul général de la République Argentine, à Rio-de-Janeiro (Brésil).

LE BARROIS D'ORGEVAL, vice-président de la Société de Géographie commerciale, 31, rue de Tocqueville, à Paris.

LE BRETON (E.), adjoint des Affaires indigènes, à Brazzaville (Congo français).

LEVY (Victor), conseiller du Commerce extérieur de la France, Teinfaltstrasse, 8, à Vienne (Autriche).

SCHRADER (F.), directeur des travaux cartographiques de la maison Hachette et Cie, boulevard Saint-Germain, 79, à Paris.

SIEGFRIED (André), docteur ès lettres, 226, boulevard Saint-Germain, à Paris.

VIDAL, professeur d'hydrographie, à Bastia (Corse).

WAUTERS (A.-J.), directeur du « Mouvement géographique », rue Bréderode, 13, à Bruxelles.

Orient et l'Océan Indien deviennent pour notre flotte, comme en 1870, une véritable souricière où elle est à la merci des escadres ennemies.

Il ne suffit pas de semer, il faut encore récolter. L'effigie de nos médailles sera-t-elle toujours l'image de la vaine politique coloniale de la France, éternelle semeuse qui jette aux quatre vents de la terre son sang et son or, sans jamais songer à assurer sa récolte ?

D. Lièvre

Sous-Intendant Militaire des Troupes Coloniales en Retraite.

MM. COUVERT (Joannès) ✻, négociant, président de la Chambre de Commerce.
DANY (A.) (✿ I), secrétaire-archiviste de la Cie des Courtiers assermentés
DECHAILLE (Stephen) (✿ A), directeur des Signaux et du Sauvetage.
DOUBLET (G.), négociant.
DUFOUR (G.) ✻ (✿ A) ✠, docteur-médecin.
DUPONT (E.), directeur des Docks-Entrepôts.
ENGELBACH (P.), docteur-médecin.
ENGELBACH (G.), négociant.
FAVIER (E.) (✿ I), professeur au Lycée.
FRITZ (J.) (✿ A), professeur d'allemand.
GARTNER (L.-E.), négociant.
GUÉRIN (Désiré), receveur de l'Enregistrement, en retraite.
GUILLOT (Denis), avocat.
GUITTON (Louis) (✿ A), agent commercial.
HAROU (E.), courtier d'assurances.
HAUSSMANN (J.) (O ✻), receveur des Finances
HUBERT (Jacques), fondé de pouvoirs.
JACQUEMIN (Ch.) (O ✠), négociant.
KRAUSE (Albert), négociant.
LANEUVILLE (E.), courtier.
LOISEAU (Paul), négociant.
MEURA (Ch.), courtier.
MONSALLIER (L.), assureur.
MONSCOURT (E.) (✿ A), professeur au Lycée.
ODINET (G.) (✿ A), négociant.
PELARD (Frédéric), courtier.
PESLE (Robert), négociant.
PILON (E.) (O ✠), secrétaire général des Docks-Entrepôts.
PRESCHEZ (E.), avoué.
PLUM (P.), assureur.
RAOUL-DUVAL (Edmond), négociant.
ROCHE (J.), photographe.
SCHMITT (Victor), assureur.
VANIER (Ferd.), négociant.

— en projections — le train à la gare de l'Est, puis, nous irons visiter tous les quartiers de Constantinople et les jolies rives du Bosphore.

En Avril dernier, avec des documents provenant de personnages autorisés et bien renseignés, je fis à l'Hôtel des Sociétés Savantes, à Paris, une conférence sur la Turquie où je n'étais jamais allé. Cette conférence me valut de la part de certains journaux allemands, l'honneur d'attaques violentes et passionnées ; j'avais, comme on dit, mis le doigt sur la plaie, c'est-à-dire sur l'envahissement continuel, progressif, méthodique de la Turquie, par l'Empire allemand. Ils disaient, entre autres, que j'avais des étoiles dans le cerveau, que le chemin de fer de Bagdad n'existait pas, que la banque allemande n'avait jamais été construite, que la navigation (vous que cela intéresse particulièrement, Messieurs), était un vain mot.

Je résolus de voir si ce que j'avais dit était exact, et, je suis allé, à diverses reprises, passer quelques mois en Turquie.

Eh bien ! j'ai vu ; j'ai photographié la banque allemande, j'ai photographié les navires allemands que j'ai rencontrés (on ne voit que cela) ; j'ai fait près de 1200 kilomètres sur le chemin de fer de Bagdad, et il est de mon devoir, comme Conseiller du Commerce Extérieur et comme patriote, de vous crier : casse-cou !

Pour aller à Constantinople, il y a plusieurs modes de locomotion : l'Orient-Express, qui part de la gare de l'Est trois fois par semaine : lundi, mercredi, vendredi, et qui passe par l'Allemagne, l'Autriche, la Serbie, la Bulgarie. On peut aussi passer par la Roumanie, et, de Constanza, par vapeur, aller à Constantinople. Mais,

Mesdames, si vous avez le mal de mer, je ne vous conseille pas de prendre ce moyen de locomotion; on navigue toujours la nuit, et, en général, la mer Noire est démontée.

On peut encore prendre le chemin de fer du P.L.M. viâ Brindisi et ensuite par bateau à vapeur arriver à Constantinople, par les Dardanelles et la mer de Marmara. Mais comme il y a huit ou dix jours de traversée, j'ai préféré faire mon dernier voyage par l'Autriche, la Bulgarie ; bref, la ligne du Centre.

La Turquie d'Europe comprend 7 villayets ; la Turquie d'Asie en comprend 9. La population est de 7 à 8 millions d'habitants et l'on évalue à 1 million celle de Constantinople.

On rencontre dans cette population toutes les races du Levant : des Grecs, des Albanais, des Bulgares, des Juifs, des Circassiens, etc.

Les voies de communication en Turquie d'Europe représentent à peu près 2.000 kilomètres, absolument mal entretenus ; on en trouve à peine 2 ou 3.000 kilomètres en Turquie d'Asie.

Messieurs, vous connaissez tous les Capitulations qui font que nous jouissons à Constantinople de ce que l'on pourrait appeler : l'immunité parlementaire. Personne, dans l'administration ottomane, n'a de droits sur un citoyen français. C'est ainsi que l'un de nous commettant une mauvaise action, ne pourrait être inquiété que par l'Ambassade de France.

Au point de vue commercial, Messieurs, ces Capitulations faites à une époque où il fallait montrer patte blanche de père en fils, pour aller s'établir aux Echelles du Levant, ont consacré votre honnêteté commerciale,

2028 **Blanchard** (Mlle Berthe), professeur à l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue des Ecoles, 1, à Sainte-Adresse.
637 **Blech** (René), propriétaire, rue des Protestants, 3.
2071 **Blot-Lefèvre** (André), négociant, place Saint-Joseph, 5.
2074 **Boderéau** (Gaston), avocat, rue Jules-Lecesne, 45.
22 **Bœswilwald** (Mme Auguste), rentière, rue de Mexico, 1.
2035 **Bœswilwald** (Jean), courtier, rue Caligny, 12 *bis*.
1888 **Boitier** (René), avocat, rue Doubet, 12.
23 **Boivin** (L.) (🙰 A.), employé de commerce, rue de Paris, 131.
1706 **Boob** (A.), pharmacien, rue de Paris, 137.
2059 **Borel** (le Docteur), directeur de la 2me circonscription sanitaire maritime, boulevard François-Ier, 35.
1946 **Bossière** (René), négociant, rue des Orphelines, 2.
1998 **Bouette** (W.-E.), ingénieur, route de la Hève, 22, à Ste-Adresse.
302 **Boulard** (René), imprimeur, rue du Canon, 30.
2108 **Bouquet** (Mlle Suzanne), section normale de l'Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, rue du Lycée, 71.
1937 **Bourdon** (Georges), de la maison Guillerault et Cie, place Jules-Ferry, 8.
25 **Bourquin** (H.), négociant, rue des Gobelins, 63.
2138 **Boursy** (René), avoué, rue de Mexico, 50.
820 **Bouteleux** (L.), agent principal de la Société Navale de l'Ouest, quai d'Orléans, 45.
1820 **Bredaz** (A.), 🏅. entrepreneur de camionnage, cours de la République, 115.
419 **Brenac** (Docteur), pharmacien, rue de Paris, 66.
380 **Briand** (Mme) 🏅, propriétaire, rue du Havre, à Sainte-Adresse.
648 **Briand** (Auguste), capitaine au long-cours avec brevet supérieur, rue Clément-Marical, 11.
1541 **Briant** (E.), courtier, rue Michel-Yvon, 5.
31 **Bricka** (E.), ✻, négociant, vice-président de la Chambre de Commerce, rue de la Bourse, 29.
364 **Bricard** (H.) ✻ (C ✠) ✠, directeur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, membre de la Chambre de Commerce, boulevard de Strasbourg, 45.
1562 **Brière** (Mme), rentière, rue Jules-Lecesne, 2.
423 **Brindeau** (Louis) ✻, député, boulevard de Strasbourg, 53.
2136 **Brunel** (Michel) (🙰 A), professeur de sténographie, rue Scudéry, 3.
32 **Brunet** (Alfred), négociant, de la maison Vve A. Derode, rue de la Bourse, 23.

Les causes de notre déchéance sont multiples (j'y reviendrai tout à l'heure), mais je vous demande la permission de vous en indiquer les grandes lignes :

1° Nos mœurs qui nous font craindre de nous expatrier (je ne dis pas cela pour les Havrais, que l'on rencontre partout dans l'Univers) ;

2° Notre système d'enseignement ;

3° L'absence de renseignements précis ;

4° Le manque de point de direction pour l'emploi de nos capitaux :

5° Notre amour du luxe et du grand bien-être.

Enfin, nous devrions nous contenter d'avoir de l'esprit, sans en faire au détriment du voisin, cause ainsi, de blessures morales, inguérissables.

Pour apprécier le démembrement de notre empire commercial, M. Martineau a bien voulu me donner des chiffres et des indications que voici :

L'**Allemagne**, nous a pris les étoffes pour robes et ameublements, les produits chimiques, les nouveautés, la quincaillerie, la parfumerie, la passementerie, la ganterie, et, j'ajouterai, les armes et les canons, qu'elle fournit à l'armée turque.

L'**Autriche**, nous a pris la papeterie, la draperie, la verrerie, les faïences, les huiles d'olives et le sucre.

La **Belgique**, nous a pris les « pointes de Paris » ! la cristallerie, les armes de chasse, les tissus divers, les fers et le matériel des tramways.

L'**Italie**, nous a pris les cuirs, les flanelles, le café, et elle partage avec l'Allemagne, les tissus et nouveautés ; je ne dois pas oublier les soieries.

La **Suisse**, nous a pris les soieries, les broderies, les tissus imprimés. La « Toile de Vichy » est fournie par la Suisse !

40 Cherfils (Charles) (✪ A), adjoint au Maire du Havre, rue Just-Viel, 32.
2040 Chevalier de Coninck (Mme), rentière, rue Auguste-Dolfus, 17.
2037 Cicéron (Mlle Célestine), propriétaire, rue Thieulent, 10, à Sainte-Adresse.
1944 Cleguer (Edouard), officier de marine en retraite, rue Thiers, 65.
331 Clerc (L.) (✪ A), pharmacien-chimiste, rue de Berry, 57.
1764 Clerc (Léon), négociant, au château d'Harfleur (Seine-Infre).
1753 Clochette (Georges), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
1285 Clologe (Alphonse), négociant, impasse Dagobert, 10.
1265 Colchen (Ch.), courtier, rue Jules-Lecesne, 32.
798 Collet (H.), négociant, rue Jules-Lecesne, 4.
332 Commauche (J.), constructeur-mécanicien, rue de Mexico, 36.
2016 Coquelin (Ch.), affaires indigénes, à Ouesso (Congo français).
2120 Corbeau (A.), receveur des Postes et Télégraphes en retraite, rue Mogador, 26.
304 Corblet (E.), armateur, rue Edouard-Larue, 1.
2056 Coroyer (Gaston), instituteur, Ecole rue de Berry.
1692 Cotelle (J.-M.), négociant, de la maison D. Levillain et Cotelle, rue Jules-Lecesne, 47.
1843 Cottard (Alfred) ✱, négociant, membre de la Chambre de Commerce, rue du Lycée, 30.
45 Coty (A.) (✪ A), propriétaire, place de l'Hôtel-de-Ville, 27.
789 Coulon (Ch.) ✱ ✱, négociant, conseiller municipal, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Paix, 6.
1952 Courant (Maurice), artiste peintre, Clos de l'Abbaye, à Poissy (Seine-et-Oise).
1953 Courant (L.), négociant, rue Bellevue, 6.
47 Cousin (Arthur), maison Albert Quesnel et Cie, imp. Dagobert, 8.
1883 Cousin (Henri) (✪ A), agent commercial, rue des Ormeaux, 11.
48 Couvert (Joannès) ✱, négociant, président de la Chambre de Commerce, rue de la Bourse, 31 *bis*,
49 Couvert (Camille), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
374 Coville (A.), ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée, rue Saint-Michel, 9.
51 Cremer (Marius), négociant, consul de Grèce, rue Doubet, 16.
2070 Croix (L.), opticien, rue de Paris, 15.
1113 Daligault (F.), entrepreneur de menuiserie, rue Dicquemare, 25.
1277 Daniel (Joseph), capitaine au long-cours, rue Ernest-Renan, 46.
2127 Danilow (N.) (C ✱) (O ✱), consul de Russie, rue des Pénitents, 18.
1301 Danon (J.), négociant, place Carnot, 5.

La **navigation**, non plus, n'a pas été négligée par nos rivaux, et ceci vous intéresse tout particulièrement.

C'est en 1880, que les Allemands tentèrent le premier essai de Hambourg ; bientôt les sociétés maritimes surgirent comme par enchantement d'année en année (1884 à 1897) et l'audace des navigateurs d'Outre-Rhin va jusqu'à créer des services maritimes *allemands* entre deux ports *turcs*. Ils réussissent. Il serait pénible, ma foi, pour eux, que tant d'efforts ne fussent pas couronnés de succès! C'est ainsi que j'ai voyagé à Moudania et à Brousse dans un tramway de même origine, et je ne parle pas du chemin de fer d'Anatolie vers Bagdad, qui est entre les mains des Allemands, vous le savez.

Je passe à notre pays maintenant, et je vais vous parler de notre navigation dans le Levant.

J'ose à peine vous dire la place que nous occupions en 1880 et celle que nous occupons maintenant :

(1880)	Angleterre........	3.961.000	tonnes
	France............	500.000	»
	Allemagne.........	453.000	»
	Espagne...........	384.000	»
(1897)	Angleterre........	6.363 000	»
	Allemagne........	889.000	»
	France............	499.000	»
	Espagne...........	464.000	»

Les statistiques de ces dernières années sont encore plus effrayantes.

Comme pourcentage, l'Allemagne a donc augmenté de 95 %, l'Angleterre de 60 %, l'Espagne de 47 %, la France est en *diminution de 1/100e %*.

S'il y a parmi vous, Messieurs, des parlementaires ou des économistes, je les laisse juges des chiffres que j'ai l'honneur de vous soumettre. A qui la faute? Je n'ai

1751 **Deshayes** (Ed.), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
2104 **Dethier** (Ch.), négociant, rue Jules-Lecesne, 114.
1958 **Detournay** (André), assureur, rue Massieu-de-Clerval, 10.
2076 **De Tugny**, capitaine au 129me Régiment d'Infanterie, rue de Tourneville, 75.
1841 **De Vigan** (J.), secrétaire de la Chambre de Commerce, palais de la Bourse.
1598 **Deville**, docteur-médecin, rue Thiers, 28.
2064 **D'Halluin** (A.), négociant, rue de la Bourse, 33.
898 **Dombre** (Mme L.), libraire, place de l'Hôtel-de-Ville, 10.
1371 **Doublet** (Georges), négociant, membre de la Chambre de Commerce, juge au Tribunal de Commerce, rue de la Bourse, 3.
83 **Doubt** (V.), avoué honoraire, juge au Tribunal Civil, rue Frédéric-Sauvage, 15.
2015 **Doutrelaut** (A.), de la maison Vve A. Derode, boul. Maritime, 154
683 **Doy** (Auguste), courtier, place de l'Hôtel-de-Ville, 21.
589 **Drouaux** (Emile), négociant, boulevard de Strasbourg, 130.
2125 **Dubail** (A.), intéressé de commerce, boulevard François-Ier, 70.
1900 **Dubois** (E.), directeur de la Société Générale, place Carnot, 2.
2060 **Dubois** (Ferd.), ingénieur, rue du Docteur-Cousture, 27.
509 **Duchesne** (B.), constructeur-mécanicien, rue de Neustrie, 40.
1837 **Ducrocq** (Th.) ✱ ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue Caligny, 9.
282 **Dufour** (G.) ✱ (✿ A) ✠, docteur-médecin, rue Félix-Faure, 2.
2019 **Dumesnil** (Jules), agent de change, rue Gustave-Flaubert, 36.
1499 **Dumont** (Alf.) courtier, rue du Champ-de-Foire, 79.
70 **Dumouchel** (Aug.), courtier, rue de la Ferme, 38, à Sanvic.
581 **Dupaquier** (André), négociant, rue de la Bourse, 59 *bis*.
1376 **Dupasquier** (Hermann), négociant, membre de la Chambre de Commerce, conseiller municipal, rue Jules-Lecesne.
1954 **Du Pasquier** (E.), docteur-médecin, rue Jules-Ancel, 10.
2145 **Du Paty de Clam**, lieutenant au 129me Régiment d'Infanterie, rue Victor-Hugo, 50.
1623 **Duplat** (Achille) (✿ I), commissaire du Gouvernement aux Docks-Entrepôts, pavillon des Docks, quai de Marseille.
2004 **Duplat** (Eug.), agent commercial, conseiller municipal, rue de la Bourse, 39.
701 **Dupont** (Emile), directeur de la Cie des Docks-Entrepôts, quai de Marseille.
299 **Dupuis** (Pierre), négociant, rue de la Bourse, 51.
2043 **Dupuis** (le contre-amiral), rue du Havre, 57, à Sainte-Adresse.

maintenir leur réputation auprès de la *clientèle minorité*, qui peut leur faire espérer encore un chiffre respectable d'affaires.

Quant aux maisons françaises dont le matériel peut produire des marchandises inférieures, à un prix très bas, elles ne devraient pas hésiter à entrer en lutte de bon marché avec les produits étrangers, en indiquant que les leurs sont bien d'*origine française*, et pour cela, leur donner l'allure, le coloris, l'extérieur, en un mot, tout ce que notre goût, notre art français, peut imaginer; mais, non pas, comme je l'ai vu, sous prétexte de bon marché, copier les produits anglais ou allemands, qui ne sont d'ailleurs eux-mêmes qu'une mauvaise copie des nôtres, de notre fabrication nationale ! (*Applaudissements*).

Nous aurions donc ainsi, des chances de reconquérir notre clientèle *majorité* qui passe, petit à petit, chez les Allemands, dont on ne doit pas cependant méconnaître l'unité de vue, l'énergie, la tenacité, la force de volonté et qui, grâce à l'activité de leur Ambassade, ont obtenu des succès sans précédents, que j'ai bien été obligé de constater.

Voulez-vous me permettre de faire une petite parenthèse pour vous dire la façon dont on est reçu à l'ambassade de France à Constantinople et à l'ambassade d'Allemagne à Paris ?

Voici. Avant de partir en Turquie, je suis allé à l'ambassade d'Allemagne à Paris; je me suis présenté comme commis-voyageur pour les vins, demandant à entrer en relations avec des maisons allemandes. Je me suis adressé à l'huissier, j'ai fait passer ma carte, et deux minutes après, j'étais auprès du Consul, un homme charmant, (enchanté de voir un Français), qui m'a donné 47 adresses. Il m'a dit : écrivez à mes compatriotes, Monsieur, et dites-

2046 **Frémont** (Victor), de la maison Worms et Cie, rue des Ormeaux, 2.
1551 **Fritz** (J.) (✿ A), professeur d'allemand, rue Fréd.-Bellanger, 56.
1831 **Fulgence** (L.), représentant de commerce, rue du Lycée, 16 *bis*.
1787 **Gaillard** (Louis), négociant, rue Franklin, 36.
2011 **Galilée** (Henry), courtier, palais de la Bourse, escalier D.
856 **Garaud** (Jules), négociant, rue Jules-Lecesne, 58.
1438 **Garnier**, vérificateur des Douanes, rue de la Gaffe, 2.
376 **Gartner** (L.-E.), de la maison J. Dupasquier et Cie, rue Saint-Michel, 19.
2134 **Gaston** (Marius), fondé de pouvoirs de la maison H. Lefièvre, rue du Champ-de-Foire, 5.
1597 **Gatin** (P.), courtier, rue de la Bourse, 38.
1890 **Gattiker** (P.), négociant, rue Toustain, 13.
2135 **Gattiker**, pharmacien, rue Thiers, 40.
1665 **Gein** (Mme), rue Foubert, 21 (impasse Houel).
2049 **Gelineau** (Jules), commerçant, rue de Normandie, 307.
28 **Génestal** (Henri) ✱ (✿ A), négociant, conseiller général, rue de la Bourse, 44.
1405 **Génestal** (Maurice), négociant, juge suppléant au Tribunal de Commerce, rue de la Bourse, 44.
2109 **Geneviève-Duhamel** (Alfred), employé de commerce, place Saint-Joseph, 1.
288 **Genin** (F.), négociant, boulevard de Strasbourg, 65.
1619 **Giblain** (P.), assureur, quai d'Orléans, 37.
1480 **Godard** (Henri), propriétaire, boulevard Maritime, 48.
2102 **Godement** (Eug.), courtier, rue de la Bourse, 19.
1804 **Godet** (R.), directeur des « Corderies de la Seine », adjoint au maire du Havre, boulevard Maritime, 76.
2062 **Gohier** (G.), directeur de la « Société des Brouettiers du Grand-Corps », rue de Metz, 33.
2007 **Gorse** (le Docteur), médecin à la Cie des Chargeurs-Réunis.
1116 **Gosselin** (Emile), notaire, rue d'Ingouville, 31.
1579 **Grancamp** (Léon), employé de commerce, rue Gambetta, 60, à Sanvic.
2032 **Granier** (le Pasteur A.), rue Jules-Janin, 10.
2113 **Gravières** (Raymond), étudiant, boulevard François-Ier, 116.
1885 **Grégoire** (Henri), courtier, place Jules-Ferry, 8.
2144 **Grenier-Lemarchand** (A.), ingénieur-constructeur, rue Michel-Yvon, 31.
1702 **Griner** (Ad.), docteur-médecin, place de l'Hôtel-de-Ville, 23.
666 **Gripois** (E.), rentier, rue Saint-Roch, 5.

J'insistai... Il me dit alors que je ne pourrais assister à cette cérémonie que si j'avais un chapeau haut de forme. — Je suis voyageur répondis-je et je n'ai apporté ni habit, ni chapeau haut de forme ; nous ne sommes plus à l'époque où il fallait des habits de cour, et je n'ai pas d'habit de cour ! — C'est comme cela, me dit-il, sur un ton qui ne permettait pas de réplique, si vous n'avez pas de chapeau haut de forme, vous ne serez pas reçu ! (J'étais très embarrassé). Il ajouta : Vous n'avez qu'à aller en louer un à Péra (Péra est le quartier aristocratique de Constantinople, comme ici votre grande avenue).

Voyant que je n'allais pas obtenir la permission d'assister à la prière du sultan, je lui promis de chercher un chapeau haut de forme ! Je n'ai rien cherché, et, je me suis présenté le Vendredi avec le colonel Chanzy, qui, comme moi était en chapeau rond.

Les anglais et les allemands étaient en cyclistes *(rires)* c'est vous dire combien ces procédés d'une autre époque deviennent enfantins.

Il faut que nous le disions bien haut partout, ces messieurs des ambassades et des consulats s'occupent un peu trop d'eux et non pas de nous, voyageurs et négociants ! (*applaudissements*).

Je vous avoue que dans ma poche, j'avais toutes les lettres nécessaires pour me faire ouvrir toutes les portes ; mais je voulais avoir la satisfaction de me rendre compte comment nos voyageurs, sans recommandation, seraient reçus à Constantinople. Par conséquent, je vous en prie, Messieurs, si vous envoyez vos agents là-bas, munissez-les de lettres de recommandations, sans cela ils ne feront rien, et... faites-leur emporter un chapeau haut de forme, pour faire plaisir au chargé d'affaires... !

Je reviens aux allemands. Leurs voyageurs parcourent en tous sens les contrées nouvelles, présentent sans

cesse de nouveaux échantillons, prenant des notes sérieuses sur les besoins, les goûts, les prix, les conditions économiques du pays visité. Partout, ils étudient les étoffes, les tissus, les dessins; ils achètent des modèles qu'ils envoient en Allemagne où ils sont copiés immédiatement et envoyés en étoffes similaires. J'aurais voulu vous apporter des échantillons d'étoffes présentés par certaines maisons allemandes. Ces étoffes sont vendues de la façon suivante : (montrant une feuille de papier) supposez un morceau d'étoffe de cette épaisseur, l'échantillon est plié de cette façon, les côtés 1 et 2 rabattus, ce qui fait 4 épaisseurs qui sont reliées de telle sorte, que le bon client turc qui touche cette étoffe, formant 4 épaisseurs, (que ce soit du drap, de la flanelle ou de l'indienne), croit faire une bonne affaire.

J'ai en ma possession de ces échantillons ; ils sont pressés au moyen d'un fer chaud, et très serré.

L'indigène, le Turc, la clientèle de ces régions achète l'étoffe présentée de cette façon, et tout naturellement quand elle arrive, elle n'a plus qu'une épaisseur. C'est une tricherie, et si, concurremment, vous envoyez vos employés avec un échantillon similaire, mais, plié loyalement, tout naturellement, vous aurez le dessous.

Ces étoffes, renvoyées en Allemagne, copiées et présentées par les voyageurs allemands, sont vendues meilleur marché, et, avec le métrage et la largeur usités dans le pays.

Je ne dois pas non plus oublier de vous indiquer la grande régularité des maisons allemandes dans leurs livraisons et aussi la facilité de crédit qu'elles accordent. Je ne sais pas où ils trouvent de l'argent, mais ils font jusqu'à 9 mois de crédit.

Ils ont l'habitude de livrer leurs produits franco-bord Beyrouth, Constantinople, Smyrne, Alexandrie, etc., alors

que nous, nous nous entêtons à vendre nos marchandises, prises en magasin. Les maisons allemandes livrent et facturent en piastres turques, et non en francs, en lires, en marks ou en livres, cela pour éviter une comptabilité assommante à l'acheteur exotique.

Il est exact, Messieurs, que si l'on vous envoyait des factures en marks — pour ceux qui ne connaissent pas l'allemand — vous seriez embarrassés pour traduire en francs le total de la facture que vous devriez payer. Les Allemands, les Italiens, les Américains facturent comme je l'ai dit pour les Turcs, et je ne devais pas passer cela sous silence.

On rencontre rarement un représentant de commerce ou un voyageur français dans le pays ; on trouve des jeunes gens qui passent, restant deux jours dans une ville, excursionnant, mais ne séjournant pas. On ne peut pas, en vérité, étudier un pays en 48 heures, ni en 36 heures, encore moins en 24. J'ai vu un représentant français rester 24 heures à Brousse ! alors que les représentants allemands, italiens, américains même, restaient beaucoup plus longtemps. Ils étudient, envoient des modèles, vont dans les environs et reviennent chercher la réponse : cela demande trois semaines ou un mois.

J'ai eu l'honneur de faire une conférence à St-Quentin, l'année dernière, je m'y suis trouvé avec un gros industriel, à qui je demandais s'il voulait faire des affaires avec la Turquie. Jamais de la vie, m'a-t-il dit, cela me casserait la tête ! C'est un peu la même réponse que j'ai entendue dans bien des villes. Ce gros industriel est cependant un des plus importants fournisseurs de la Turquie... par Hambourg ! Il envoie là ses marchandises, elles y sont démarquées, *détiquetées*, si j'ose m'exprimer ainsi, réétiquetées et de là, envoyées... à Constantinople et en Asie-Mineure.

Eh bien ! je ne comprends pas cette façon de faire. Cet industriel n'est pas le seul, hélas !

D'autres de nos compatriotes m'ont dit : on a fait quelques pertes d'argent en Turquie, qui nous ont refroidis joliment.

Il est évident que si on a une mauvaise clientèle, on arrive à perdre de l'argent.

Voici, à ce sujet, ce que m'a dit un honorable et distingué Français, établi depuis longtemps à Galata : Quand trois citoyens français viennent me trouver pour me demander des renseignements sur M. X... habitant Constantinople et que je leur dis : ce monsieur est mauvais au point de vue paiement ; eh bien ! ces trois Français luttent entre eux pour le fournir quand même, de sorte que, au point de vue affaires, ils arrivent à un chiffre d'affaires ; mais non pas à un chiffre de paiement, d'où pertes !

Chaque fois que je dis à un de nos compatriotes, ajouta-t-il, n'allez pas dans cette maison, c'est dangereux, il y va !

Il y a là, Messieurs, une mentalité qui nous est particulière et qu'il faudrait absolument corriger.

Je vais à présent, Messieurs, vous donner un exemple de la lutte commerciale entre la France et l'Allemagne. Il s'agit de plusieurs millions.

A mon dernier voyage à Constantinople, je pensais voir le commencement de la construction du pont de Karakeuïl, pont qui se trouve entre Stamboul, quartier turc, et Galata, quartier commercial. Ce pont sert à franchir « La Corne d'Or ». Il est large comme le pont Alexandre III, à Paris, et 3 à 4 fois plus long.

Il devait être construit par une des plus grosses maisons françaises métallurgiques (je ne puis pas dire le nom). Eh bien ! Messieurs, ce n'est pas cette maison qui

le construira ! Les Allemands ont d'abord fait mettre des bâtons dans les roues, et, bien que le contrat fût signé, le marché subit un moment d'arrêt ; finalement, il fut rompu, pour être repris par le gouvernement allemand qui va assurer cette construction gigantesque.

Je sais bien qu'en échange, on nous a donné la construction d'une douzaine de torpilleurs de hauter mer, que cette commande est peut-être supérieure de 3 ou 4 millions, à la construction du pont ; mais quelle réclame pour les Allemands ! Qui a fait ce pont, ces piles, ce garde-fou, ces trottoirs ? Toujours les Allemands, et je suis persuadé, que lorsque ces fameux torpilleurs, seront amarrés au quai ou aux piles de ce pont, on dira que ce sont les Allemands qui les ont construits et fournis. N'est-ce pas la fatalité !

Enfin, tout récemment, l'Allemagne vient de remporter une victoire éclatante en obtenant la concession de l'irrigation et de la canalisation du lac de Bey-Chéjr. Ils vont encore dépenser 10.000.000 de marks lancés par la « Lander Bank » de Berlin. Ce terrain est énorme et formera une véritable Limagne asiatique. L'étude de ce projet remonte à quelque dix ans. Personne ne s'en occupait plus ; tout d'un coup... fini... signé. Et... à l'œuvre !

Nous n'avons pas la foi en France, nous ne voulons pas lutter, c'est un reproche que je me permets de vous faire amicalement ; les Allemands sont partout, sinon les plus forts, du moins les plus malins, tant mieux pour eux. Ils agissent. Nous, nous regardons !

Ainsi, sans aller bien loin, regardez sur les grands boulevards (vous êtes tous Havrais, mais un peu Parisiens) avez-vous vu autre chose qu'une enseigne étrangère ? des enseignes en anglais, en allemand partout, rarement en français. Et moi, le premier, je dois ici me confesser, j'ai acheté des chaussures *anglaises*, dans un magasin

anglais, servie par un personnel *anglais*, et, quelle n'a pas été ma stupéfaction, quand il y a quelques jours, j'ai appris, que ces chaussures *anglaises*, étaient fabriquées ...à Limoges *(rires)*. Depuis ce temps, je me demande si elles sont d'aussi bonne qualité, que lorsque je les croyais fournies par une fabrique anglaise ! N'est-ce pas typique ? (*applaudissements*, *rires*),

Messieurs, je sais que la semaine dernière on vous a, ici même, longuement et éloquemment parlé du chemin de fer de Bagdad. Je n'y reviendrai pas ce soir, je vous dispenserai de cette corvée ! Mais il est cependant nécessaire de vous dire quelque chose, en trois mots. La question du chemin de fer de Bagdad est mal posée en France, non pas ici, dans ce milieu de savants et d'industriels ; mais dans le peuple.

Dans une conférence que je faisais, il y a quelques mois, devant des Allemands, je leur ai dit : ou nous traduisons mal vos journaux, ou vos journaux disent des choses qui ne sont pas exactes. En effet, dans le gros public, j'ai fait des conférences à Paris, dans le faubourg Saint-Antoine, à Belleville, à Montmartre, etc., et d'après les questions qui m'ont été posées, j'ai constaté que ces gens-là croient, d'après les traductions des journaux, que le gouvernement allemand est en instance de concession du chemin de fer de Bagdad et que cette concession dépend du gouvernement français ; que le gouvernement français ne s'en occupant pas, de là fut décidée la visite de l'empereur d'Allemagne au Maroc, pour nous y créer des difficultés.

Ce n'est pas cela du tout ; les Allemands ont parfaitement la concession du chemin de fer de Bagdad ; mais ils ont besoin de 480 millions pour le finir et ils veulent faire passer les titres allemands — par l'Angleterre peut-être — sur le marché français.

Comment les avons-nous accueillis ? vous le savez tous aussi bien que moi. De là, peut-être, cette visite de l'empereur d'Allemagne au Maroc.

Si les Allemands veulent 480 millions, je ne demande pas mieux que notre pays les leur prête, cela ne me gênera personnellement pas beaucoup ; mais il y a des conditions à débattre, desquelles nous pourrions profiter. C'est une affaire, dans toute l'acception du mot, qui dérive de l'offre et de la demande.

Voilà exactement ce qu'est la question du chemin de fer de Bagdad. Il y a là-bas un travail formidable, pour lequel il faut, en effet, cette somme fabuleuse de 480 millions.

*Messieurs, j'en ai fini. J'aperçois des jeunes gens qui me font signe que les projections seraient moins abstraites et je vais y arriver; mais je voudrais dire deux mots de l'*Alliance française, *car, c'est en partie. à l'*Alliance française, *que nous devons de trouver partout en Orient, des gens qui parlent le français. Cette Œuvre formidable a plusieurs buts* :

1° Celui de faire connaître et aimer notre langue par les indigènes ;

2° De prolonger au-delà des mers, la race française dont la langue devrait être « l'esperanto mondial » :

3° D'être avec les amis de la France, quelle que soit leur race, leur nationalité et leur culte.

*Messieurs, il y a à Paris, boulevard St-Germain, au Siège de l'*Alliance française, *des cours où l'on apprend le français, et il y a eu, cette année, 847 élèves. de toutes les nationalités possibles. J'y ai vu des Allemands, des Américains, des Argentins, des Brésiliens, des Uruguayens, et même un Persan. Les deux prix d'honneur ont été remportés par deux jeunes filles russes, c'est logique !*

Je vais maintenant, Mesdames, venir à vous, ce sera la deuxième partie de cette causerie.

Il ne faut pas confondre les Musulmans et les Ottomans. C'est une petite erreur qui se glisse facilement dans la conversation. Dans les Ottomans, il n'y a pas seulement que des Turcs à religion musulmane, il y a aussi des Turcs à religion catholique ou autres qui habitent la Syrie ou ailleurs et qui sont Ottomans. Souvent même, les Français confondent la race turque avec la race grecque, la race juive, la race arménienne, la race crétoise. Il suffit que nous rencontrions un étranger portant un fez, pour nous dire : cet homme est un Turc !

Le *Grec* est adroit et très habile négociant; le *Juif*, essentiellement commerçant, se confine dans le commerce de détail et les métiers modestes; l'*Arménien* tient la tête du commerce : banquier, courtier, changeur, etc. ; le *Syrien* est de relations difficiles et ses discussions demandent beaucoup de patience ; mais en se créant quelques liens avec lui et en le tenant, on arrive à faire quelques affaires. Ce qu'il faut remarquer, c'est la tendance que les Allemands ont à prendre cette clientèle syrienne, qui fut la nôtre !

Le *Turc* est de taille moyenne dans la classe aisée, et, dans le peuple, on trouve de véritables colosses ; l'expression « fort comme un Turc » n'est pas un vain mot, vous le verrez tout à l'heure en projections. Il est bon, loyal, franc, juste, et, il est de mes amis, dont le Président de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, M. Giraud, établi depuis 39 ans en Turquie, qui n'ont jamais eu de relations commerciales avec les Turcs, que sur parole. Un Turc à qui vous voulez faire signer un papier ou un contrat se froissera, se méfiera : parole donnée, parole d'honneur ! Je parle du véritable

Turc. Il est nécessaire que nous sachions cela en France, j'ai trop entendu dire le contraire.

La brutalité et la trahison sont des exceptions.

S'il n'est pas vindicatif sous l'injure, il n'en souffre pas moins ; son hospitalité est proverbiale, quelle que soit la situation de fortune de celui qu'il reçoit.

On trouve dans la haute société ottomane des hommes d'une intelligence remarquable, intelligence que nous qualifions quelquefois de lente, Messieurs, parce qu'elle est raisonnée.

Ceux-ci parlent français d'une façon parfaite et ils montrent des connaissances en littérature française, qui feraient parmi nous bien des envïeux. Leur conversation est agréable, mais leurs salons (selamlik) sont tristes, c'est comme chez nous un dîner d'hommes, cela manque de femmes ! les femmes turques ne paraissant jamais nulle part.

Le Turc est flâneur, badaud, et combien en ai-je vus sur le pont de Kara-Keuïl, le soir à 6 heures, à la même place où je les avais rencontrés plusieurs heures auparavant.

Mesdames, ceci est pour vous. La femme turque ne sort qu'entre le lever et le coucher du soleil. Elle ne sort que voilée, on ne voit jamais la figure d'une femme turque. Ici, où vous êtes toutes jolies, Mesdames, vous devriez toutes montrer votre figure et cependant vous mettez une voilette, alors qu'on ne vous force pas à en porter (*Rires*).

Le voile que portent les Ottomanes pour cacher leurs traits, vient du commencement de leur religion. La loi de Moïse a défendu aux femmes de montrer leur chevelure ; mais elle n'a défendu de montrer que leur chevelure. La loi sacrée dit, que la couverture de la tête suffit ; mais

387 **Stempowski**, représentant de commerce, rue Jules-Lecesne, 58.
229 **Taconet** (Maurice), courtier maritime, membre de la Chambre de Commerce, Grand-Quai, 67.
632 **Taconet** (Pierre), assureur, quai d'Orléans, 37.
1120 **Taconet** (Robert), assureur, quai d'Orléans, 51 *bis*.
2127 **Taillemas-Murez** (Mme), propriétaire, rue Thiers, 43.
1815 **Talbot**, professeur, impasse Massieu-de-Clerval, 4.
2090 **Tejedor** (Manuel), consul de Cuba, rue Fontenelle, 26.
2057 **Tessier**, professeur à l'Ecole professionnelle de Montivilliers (Seine-Inférieure).
2013 **Teurterie** (E.), négociant, rue Saint-Roch, 27.
1777 **Thiboumery** (André), courtier maritime, rue de Fécamp, 29.
1374 **Thieullent** (Henri), négociant, juge suppléant au Tribunal de Commerce, rue Thiers, 125.
2128 **Thieullent** (Emile), négociant, rue J.-B.-Eyriès, 22.
713 **Thillard** (Henri), greffier en chef du Tribunal Civil, boulevard François-Ier, 141.
638 **Thomas** (Charles), négociant, rue Bernardin-le-Saint-Pierre, 5.
1699 **Thomas** (A.), électricien, boulevard de Strasbourg, 57.
1317 **Thon** (Valentin), employé de commerce, maison Napp et Cie, rue de Saint-Quentin, 59.
2081 **Tisserand**, capitaine au 129e Régiment d'Infanterie, boulevard de Strasbourg, 30.
1684 **Toussaint** (M.), avocat, rue Gustave-Cazavan, 31.
1086 **Toutain** (Laurent), courtier d'assurances, membre de la Chambre de Commerce, quai d'Orléans, 49.
2044 **Tranchet** (Albert), sous-ingénieur aux Chargeurs-Réunis, rue Jules-Lecesne, 75.
2003 **Traumann** (Ernest), négociant. boulevard de Strasbourg, 55.
348 **Trouvay** (G.), commerçant, rue Victor-Hugo, 149.
232 **Turbot** (A.) (✠ I), courtier, place Jules-Ferry, 9.
233 **Turpin** (Georges), négociant, rue Franklin, 23.
2093 **Valle** (René), administrateur de la Filature et Tissage de Graville, membre de la Chambre de Commerce, rue Demidoff, 42.
2045 **Vallin** (Henri), rentier, cours de la République, 24.
246 **Van der Velde** (P.), négociant, palais de la Bourse, escalier C.
1846 **Vanier** (Ferd.), négociant, rue des Ormeaux, 10.
1916 **Vanier** (Jules), négociant, rue du Champ-de-Foire, 34.
1235 **Varnier** (Louis), négociant, rue Caligny, 1.
1825 **Vassia** (E.) ✠, vice-consul d'Italie, rue Lemaistre, 6.
1763 **Vatinel** (Charles), courtier, rue de Normandie, 134.

1450 VERGER, chef mécanicien, place Gambetta, 18.
1443 VERSPREEUWEN (Herman) ✠ ✠ ✠, négociant, consul de Belgique, de l'Etat indépendant du Congo et de Liberia, boulevard de Strasbourg, 124.
532 VÉZIN (Joseph), capitaine au long-cours, rue des Petits-Champs, 31, à Paris.
1979 VIDAL (Edmond), courtier, rue Victor-Hugo, 136.
1960 VIEIRA DA SILVA (Joao) ✠, consul général des Etats-Unis du Brésil, rue de la Bourse, 30.
1612 VIGNÉ (le Docteur), médecin de la Santé, rue Molière, 6.
1925 VIOLETTE, administrateur de Sociétés, boulev. de Strasbourg, 124.
2093 VIOLLET (Eug.), docteur en droit, rue du Perrey, 156.
2110 VOISIN (Edmond), industriel, rue Victor-Hugo, 114.
2130 WAGNER (Jean), rue Thiers, 41.
1715 WALCH (Gilbert), avocat, rue du Champ-de-Foire, 57.
1754 WANNER (Mme E.), propriétaire, rue Guillemard, 84.
1988 WELTER (Jean), ingénieur, rue Saint-Roch, 7.
1886 WESPTHALEN (Maurice), négociant, place Carnot, 10.
243 WINDESHEIM (E.), négociant, rue des Brindes, 12,
615 WINNING (James), agent de la Cie Cunard, quai d'Orléans, 23.
1313 WITTORSKI (Louis), courtier, rue Fléchier, 1.
1782 YSNEL-FRANQUE (G.), courtier maritime, boul. François-Ier, 106.
789 YSNEL (M.), négociant, rue Doubet, 17.
886 ZIEGLER (A.), de la maison Dufay, Gigandet et Cie, rue Jules-Lecesne, 50.
1750 ZIEGLER (Arnold), employé de commerce, rue des Pénitents, 3.

LAURÉATS DU CONCOURS DE GÉOGRAPHIE

Pupilles de la Société

MM. Brandala (Lucien), rue Beauvallet, 17.
Vaillant (Etienne), rue Jacques-Gruchet, 6.
Lebat (Robert), rue Marceau, 2.
Bigot (M.), à l'Ecole communale de filles (Centre), Graville-Sainte-Honorine.
Matgé (Henri), rue Joseph-Morlent, 66.
Matgé (Robert), rue Joseph-Morlent, 66.

Mlles Michel (Jeanne), passage Henri-Vigor, à Sanvic.
Amiard (Hélène), rue Duguay-Trouin, 23.
Reine (Germaine), rue du Champ-de-Foire, 67.
Pigeon (Madeleine), passage de la rue Verte, 2.
Dupont (Renée), rue Piedfort, 6.
Tranchet (Hélène), rue Jules-Lecesne, 75.
Dubuc (Alice), cours Sainte-Croix, à Montivilliers.
Démare (Suzanne), rue Ernest-Renan, 56.
Delœuvre (Henriette), rue Percanville, 25.
Corbaz (Raymonde), rue de Normandie, 83.

devient légion à Constantinople, en même temps que l'élévation de l'éducation morale, est préconisée par les *Turcs* Libéraux que nous connaissons, et qui donnent l'exemple.

Cette première partie du siècle verra la monogamie turque revenir par atavisme ; elle déchirera définitivement le *voile*, (qui s'amincit de plus en plus), des mères de famille, des charmantes femmes turques qui ont nom : « Rose du matin », « Trouble divin », « Source de vie ».

Le *ménage turc* ne demande qu'à imiter le *ménage occidental* ; ainsi, disparaîtra le « *harem* » que nous ne connaissons, en Europe, que sous le côté féérique et romanesque ! (*vifs applaudissements*).

J'ai fini, Messieurs, et si, parfois, au cours de cette causerie, j'ai critiqué avec passion, je l'avoue ; je l'ai fait, sûrement, avec franchise et sincérité, dans le double but de vous *renseigner* et de *chercher* avec vous, à améliorer nos relations commerciales et industrielles avec la Turquie.

Cela est d'autant nécessaire, que jamais nous ne nous sommes tant occupés des questions d'exportation, conséquence de notre extension coloniale.

Ce qui nous manque ? c'est, je crois, l'unité, la coordination de tous nos efforts individuels et collectifs.

Ce qui nous manque ? c'est la direction ; c'est, peut-être, un homme indépendant, — ministre, diplomate, industriel ou négociant, — ayant comme le grand Colbert, assez de liberté et assez d'autorité, pour mener à bien, cette grande tâche : la Renaissance de notre commerce et de notre influence en Turquie, qui pourrait être l'œuvre nationale du XXe siècle.

Et, sans vouloir faire de politique, ne sacrifie-t-on pas à la politique, la nécessité urgente et les intérêts sacrés du développement de notre Commerce mondial.

Géologique de Normandie (Havre). Sociétés Industrielles d'Amiens, Elbeuf, Rouen et Reims. Association des Anciens Elèves de l'Ecole Supérieure de Commerce et Tissage de Lyon. Cercle d'Etudes des Employés de Bureau Havrais. Chambres de Commerce du Havre, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lyon. Musée Commercial de Rouen. *Les Missions Catholiques* (Lyon). *La Loire Navigable* (Nantes).

Colonies Françaises. — Sociétés de Géographie d'Alger, Oran, Tunis. Direction de l'Agriculture et du Commerce de la Régence de Tunis. *Bulletin Economique de l'Indo-Chine* (Saigon). Société des Etudes Indo-Chinoises de Saigon. Chambre de Commerce de Saigon. *Journal Officiel du Congo Français* (Libreville). *Journal Officiel des Possessions du Congo Français et Dépendances du Moyen-Congo* (Brazzaville). *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances. Supplément Commercial et Agricole* (Tamatave et Côte Est). *Bulletin Economique de Madagascar. Journal Officiel des Etablissements Français de l'Océanie* (Papeete).

EUROPE

Allemagne — Sociétés de Géographie de Berlin, Brême, Greifswald, Hanovre, Hambourg, Iéna, Halle-sur-Saale, Leipzig, Munich, Dresde, Kœnigsberg, Cassel, Lubeck, Stuttgard, Stettin, Francfort-sur-le-Mein, Metz, Musée Colonial Allemand (Berlin). — *Deutsche Kolonial Zeitung* (Berlin). — *Afrikanische Nachrichten* (Berlin).

Autriche-Hongrie. — Sociétés de Géographie de Vienne, de Budapest, Museum d'Histoire Naturelle (Vienne). *Die Weltwirtschaft* (Vienne).

Belgique. — Sociétés de Géographie de Bruxelles et d'Anvers. Cercle des Anciens Etudiants de l'Institut Supérieur de Commerce d'Anvers. Chambre de Commerce d'Anvers. Institut Colonial International (Bruxelles). Fédération pour la Défense des Intérêts Belges à l'Etranger (Bruxelles). *Le Mouvement Géographique* (Bruxelles). *Missions en Chine, au Congo et aux Philippines* (Bruxelles).

Espagne. — Société de Géographie de Madrid.

DANS LA SANGHA

Mœurs et Coutumes

La Sangha, comme affluent de droite du Congo, fait partie de cet énorme et riche réseau fluvial, qui draine vers Brazzaville, centre de l'activité commerciale de la Colonie, une si importante partie du continent africain.

Grossie de la Kadei et de la N'Goko, la Sangha, depuis les rapides de Djoumbe, traverse la grande forêt, coulant sur un lit d'argile rouge, recevant les eaux d'un grand nombre de rivières herbeuses et marécageuses, cachées sous une riche végétation équatoriale, qui rend lente et difficile, la pénétration du pays.

Un climat chaud et humide rend cette région très malsaine.

La Sangha est très riche en produits naturels de toutes sortes, ivoire, caoutchouc. Le maïs, la banane, l'igname, le manioc, y sont cultivés par les indigènes, qui élèvent également la chèvre et le chien pour leur nourriture; néanmoins, la région est peu habitée. Elle comprend des populations sauvages et méfiantes, cannibales et fétichistes.

Les premières reconnaissances, sur la rivière, datent de 1890, Chollet monte jusqu'à la N'Goko, que Fourneau explore jusqu'au 5me degré de latitude. En 1891, Gaillard fonde le poste d'Ouesso et remonte jusqu'à Bania.

Ces premiers explorateurs, guidés par des indigènes de Bonga, village situé au confluent de la Sangha et du

AMÉRIQUE

Canada. — Sociétés de Géographie de Winnipeg, Québec et Ottava.

Etats-Unis. — Sociétés de Géographie de New York et de San-Francisco. Topeka (Kansas). Département de l'Agriculture (Washington). Smithsonian Institution (Washington) *Pilot Chart of the north Atlantic Ocean* (Washington).

Mexique. — Société Scientifique « Antonio-Alzate » à Mexico. Chambre de Commerce Française de Mexico. Observatoires Astronomiques de Tacubaya et de Mexico.

Salvador. — Observatoire Astronomique et Météorologique de San-Salvador.

Costa-Rica. — Institut Physico-Géographique National (San José).

Brésil. — Sociétés de Géographie de Rio-de-Janeiro et de Bahia.

Uruguay. — Chambre de Commerce Française de Montevideo. — *Anales del Departemento de Ganaderia y Agricultura de la Republica O. del Uruguay* (Montevideo).

Pérou. — Société de Géographie de Lima. Chambre de Commerce Française de Lima.

Chili. — Société Scientifique Allemande de Santiago.

République Argentine. — Chambre de Commerce Française de Buenos-Aires. Sociétés de Géographie de Buenos-Aires et de Cordoba. Société Scientifique Argentine de Buenos-Aires. Direction Générale de Statistique Municipale de la ville de Buenos-Aires. Département National de Statistique, à Buenos-Aires. *Boletin de Agricultura y Ganaderia* (Buenos-Aires).

OCÉANIE

Australie. — Sociétés de Géographie de Sydney, Adélaïde. Brisbane, Melbourne.

Java. — Société des Sciences et des Arts de Batavia. Société Indo-Néerlandaise d'Agriculture et d'Industrie de Batavia.

Les Boumoali croient donc à l'existence d'un Dieu, « Bembo », qui a le corps d'un homme, dont la femme « Andi » est albinos. Il habiterait sur une haute montagne, qui touche le ciel et se trouve, paraît-il bien loin, près des sources du Boumbo ? affluent de la N'Goko.

Ce Dieu est représenté par eux, sous l'aspect d'un homme grossièrement sculpté à plein bois ; ces statues sont généralement peintes aux couleurs rouges, noires et blanches.

« Bembo et Andi avaient une fille « Dielo » et un fils » « Djoumaka », qu'ils envoyèrent sur la terre pour faire » un village et des plantations. Mais ils eurent entre » eux, *malgré la défense de leur père*, des rapports dont » naquit « Boumoali ». Devenu grand, Boumoali, eut » de sa mère, un fils « Lino » qui, suivant l'exemple de » son aîné, eut deux garçons, « Gouamboko et Issolo. » » Néanmoins, Djoumaka n'était pas jaloux de ses fils » parce qu'il avait en vue l'accroissement de sa race : » il autorisa même « Boussieli », fils d'Issolo, à le » remplacer près de Dielo. De cette union, naquirent » « Boumama », un garçon, et une fille « Mamo ».

» Par la suite, vinrent encore « Mokaka, Boquiba, » Ossyeba, M'Boko », etc., dont les tribus existent » encore.

» Le Dieu « Bembo » s'adoucit cependant et apprit » aux fils de ses enfants à fabriquer des sagaies et des » « manjos », sorte de grand couteau de fer qui sert de » monnaie ; puis il leur envoya deux « Babinga » pour » chasser l'éléphant.

» C'était le frère et la sœur ; ils eurent entre eux des » rapports, que Bembo ne voulait plus tolérer entre » parents et ils furent chassés du village, condamnés à » vivre dans la forêt. »

En fait, les Babinga demeurent dans de petites huttes

Enfin, ils admettent que la mort ne fait pas disparaître totalement l'individu et que son ombre, lui survivant, va rejoindre « Bembo » ; mais comme jamais aucune ombre n'est revenue, disait un chef, on ne sait pas ce qui se passe entre Bembo et les ombres. »

La **Famille**, base de toute organisation sociale, mérite un examen approfondi, par le caractère spécial qu'elle revêt. Nous la classerons dans l'ordre suivant :

la formation de la famille ;
le père de famille ;
la femme ;
les enfants ;
les esclaves ;

pour tout réunir ensuite, en groupement, au village.

Ainsi que la majeure partie des indigènes Africains, le Boumoali est polygame, le nombre des épouses étant, en effet, un signe extérieur de la richesse individuelle.

Le prix d'une femme libre, car la femme est toujours achetée, est de 200 midjokos (sorte de bracelet en cuivre), plus un cabri, une enclume et un marteau, 5 sagaies, 5 colliers de perles.

La femme est recherchée pour sa beauté (beau bassin, beau visage), et pour ses qualités de ménagère.

L'homme qui a remarqué une jeune fille, s'entend avec le père, il lui fait de légers cadeaux, lui expose ses mérites, surtout, fait ressortir la quantité de marchandises qu'il possède. La jeune fille n'est naturellement pas consultée.

Lorsque tout le monde est d'accord, la jeune fille est emmenée dans la case de son fiancé, qui lui répand de l'huile sur le corps, puis il part à la pêche, pendant que

les vieilles femmes viennent voir la jeune épousée, lui donnent des conseils et préparent des aliments qu'elle porte à ses parents.

Le père fait quelques cadeaux, poulets, pagnes, etc. Un grand festin a lieu ensuite, mais sans danses ni chants.

Si la femme est dans les conditions d'âge voulue (le vingtième sang), et généralement l'on attend cette époque, le mari use de ses droits dès le premier soir, mais, c'est cinq jours après seulement qu'il paîe la dot.

La femme doit être vierge; si le mari s'aperçoit qu'elle a été déflorée, il a le droit de la frapper violemment, pour lui faire avouer le nom de son amant, qui est condamné à payer 50 midjokos et 2 colliers de perles. Le mari ne répudie pas la femme, mais il a droit à des dommages et intérêts pour « avoir été trompé sur la marchandise ».

Les adultères sont fréquents, la femme trompant souvent son mari avec son consentement, dans un but d'intérêt. Dans les cas d'adultère, l'amant encourt invariablement la peine d'amende, dont la quotité est à fixer, suivant « la valeur de la femme. »

L'enlèvement est également pratiqué d'une manière courante, généralement provoqué par les femmes; ces différends se traitent à l'amiable depuis notre arrivée, autrefois ils étaient la raison déterminante de guerres; il est des Hélènes en tous pays.

D'ailleurs peu ou pas d'affection, la femme est avant tout une esclave à tout faire, son maître y tient tout autant que nos paysans à leur bétail. C'est une machine à faire des enfants et du gros travail.

Actuellement, tous les conflits entre indigènes ont une origine unique, la femme, soit qu'elle se refuse au travail, soit qu'elle manifeste des velléités d'indépendance, etc.

Le Père de Famille

Peut-on appeler ainsi le propriétaire indiscuté de tant de choses, à qui appartiennent, meubles et immeubles. plantations et disons-le aussi, hommes et femmes. C'est surtout un chef de famille, de case, qui dispose à son gré des biens et des personnes. Il lui est loisible de frapper les membres de sa famille ; les salaires acquis. lorsqu'il les fait travailler, lui reviennent, il ne leur en laisse qu'une bien faible partie. Néanmoins, le respect lui est dévolu en raison directe de son intelligence et de sa générosité.

Suivant leur importance, il juge les différents survenus entre les siens ou les porte au conseil des anciens.

Les habitations se composent de la « case », construction d'environ 20 mètres de long, sur 7 à 8 de large. et haute de 3,50 au milieu, de 1,50 sur les côtés, les parois sont en écorce d'arbre, la toiture en paille de bambou. Proprement tenues à l'intérieur, elles présentent, sur trois faces, des alcôves, contenant chacune un lit en terre avec un tronc d'arbre pour oreiller; en outre, une petite case, qui sert à la fois de magasin et de chambre à coucher au chef de famille. Les poteaux sont grossièrement sculptés et peints.

Il existe aussi des cases, dites « cases à palabres » « Banza » en langue indigène, dont trois côtés sont garnis de lits de repos, parallèles aux parois.

A moins d'émigration, le chef de famille n'abandonne jamais sa case. Mais, femmes, enfants, esclaves peuvent le faire, abandonnent au maître tout ce qu'ils possèdent. Il paraît donc bien évident, que femmes et enfants n'ont que la jouissance d'un certain nombre d'objets, et le père qui permet à son fils de disposer de marchandises pour

se marier, ne le fait que parce que sa famille s'augmente.

Le chef de famille décédé est remplacé par son frère ou par son fils, toutefois un esclave intelligent qui a su gagner la confiance du maître, peut de son vivant le remplacer et même lui succéder, après son décès, s'il n'a pas laissé de frère ou de fille capable de succéder.

Les trésors du chef de famille sont cachés en des endroits connus de lui seul, de sa femme préférée et de son meilleur fils.

La Femme

La polygamie étant de règle, il n'est pas surprenant de trouver plusieurs femmes au foyer, toutefois elles n'y sont pas sur le pied d'absolue égalité.

Généralement la première épousée est aussi la préférée, chose facile à comprendre si l'on admet que la plus longue cohabitation l'a davantage fait apprécier du chef de famille ; il est donc naturel qu'elle soit initiée au secret des caches et jouisse d'une autorité sur les autres épouses et les enfants, tout au moins, en ce qui touche aux travaux domestiques...

La femme est, par nature et éducation, assez soumise, toutefois, si elle accepte facilement l'introduction d'une nouvelle épouse, il ne saurait en être de même des maîtresses, il n'est pas rare, alors, qu'elle demande la séparation ; il est vrai d'ajouter que le père s'y oppose presque toujours ayant, dans ce cas, la dot à restituer.

Les femmes travaillent aux plantations et font généralement toutes les besognes pénibles, préparent les aliments pour les hommes, s'occupent des enfants.

Dans la case commune, une stalle est réservée à chaque femme, l'accès du logement spécial au chef de famille ne leur est autorisé que sur son invitation, et suivant son choix ; néanmoins les femmes ont le loisir de demander un tour de faveur, ce qui, généralement, dispose bien le maître pour celle qui a eu cette marque d'attachement à son égard.

Au moment des indispositions mensuelles, la femme doit reposer sur une simple natte à terre ; il lui est interdit d'avoir aucun rapprochement et elle doit se tenir soigneusement couverte d'un grand pagne.

Ainsi qu'il est de coutume chez tous les peuples noirs, dès l'accouchement et jusqu'à ce que l'enfant soit élevé, la femme n'a plus aucun rapport de sexe avec aucun homme.

L'accouchement se fait dans les plantations, la femme est soutenue sous les aisselles, cependant que les matrones qui président à l'accomplissement de l'acte, lui font des pressions sur les flancs pour accélérer l'opération. Les avortements et les infanticides sont sévèrement réprimés et l'étranger qui a eu des rapports avec une femme pendant sa grossesse, est condamné à payer une forte amende, s'il y a avortement. Cette coutume est facile à comprendre, les enfants constituant une richesse dont s'accroît la famille.

Les femmes allaitent pendant un an et demi ou deux ans.

Les Enfants

La naissance d'un enfant, suivant le sexe, donne libre cours à des coutumes assez curieuses : c'est ainsi que la naissance d'une fille doit passer inaperçue, que

celle d'un garçon, donne aux femmes le droit de raillerie et d'insulte à l'égard des hommes pendant toute la journée, que celle de deux jumeaux donne lieu à de grandes réjouissances.

L'enfant reçoit un nom, soit celui d'un grand personnage, soit celui d'un évènement impressionnant. Pomo, « grand serpent », fut ainsi appelé parce que, le jour de sa naissance, un boa s'était introduit dans la case de son père.

Les surnoms sont très usités : « bendo » le chasseur, « kouli » le bossu, « moké » le petit, etc.

Il est à remarquer que sur trois enfants, deux appartiennent au sexe faible.

Entre enfants de même mère, il y a prééminence de l'aîné, qui arrive rapidement, s'il est fils du chef de famille, à considérer les femmes de son père et de ses oncles comme les siennes et à s'ériger en petit tyran, les femmes n'ayant pas le droit de correction sur les enfants mâles.

Les enfants ne sont point, comme chez nous, l'objet de soins constants et méticuleux, il s'en faut de beaucoup; à califourchon sur le dos de leur mère, tant qu'ils ne sont pas susceptibles de marcher, ils sont soutenus dans cette position au moyen d'un morceau d'étoffe ou d'une peau qui les enveloppe et s'attache sur la poitrine de la mère, qui vaque ainsi à ses occupations journalières, sans autrement se soucier du « paquet » qu'elle porte sur le dos ; l'on peut voir les bébés dormir en cette étrange situation ou suivre d'un œil curieux les mouvements de leur mère.

Dès qu'ils sont susceptibles de marcher, ils absorbent « beaucoup moins la mère », et trottent à leur gré, à condition, toutefois, qu'ils ne gênent pas les grandes personnes.

Les garçons observent beaucoup les actes des hommes de la famille assis dans les coins de case, écoutent sagement les palabres ou s'exercent à chasser et à pêcher ; ils sont tranquilles et farouches, ne rient pas et pleurent fort peu.

Les fillettes, dès leur plus tendre enfance, secondent leur mère en tous les travaux domestiques.

Les affections de famille sont fort rares, cela ne veut pas dire qu'elles n'existent point, mais c'est un sentiment qui, en raison même des coutumes locales et de l'éducation de la race, ne peut évidemment pas être développé au même point que chez les peuples du Bas-Chari, par exemple.

Les enfants savent tous respecter les vieillards.

Ils se marient jeunes, il n'y a donc pas à proprement parler d'adolescence, la fille étant considérée femme après le vingtième sang, et le garçon se mariant très jeune également.

Quelques mois après son mariage, le garçon est circoncis ; de ce jour seulement, il est considéré homme et peut prendre part aux palabres, aller à la guerre, etc.

Le fils ne peut avoir de rapports avec sa mère ou ses sœurs, mais il peut s'unir aux autres femmes de son père qui ne s'en offense pas, considérant simplement l'intérêt qu'il y a d'accroître sa famille.

Les Esclaves

Si notre présence a mis fin au commerce « en gros », elle n'a pu empêcher le trafic clandestin, sur une assez vaste échelle d'ailleurs, en des pays où nous n'avons même pas le prestige de la force, dans lesquels, je regrette de le dire, la sécurité matérielle des Européens n'est même pas assurée, il est difficile de poursuivre à outrance les marchands d'esclaves ; « d'empêcher certains individus de changer de maîtres », pour employer le charmant euphémisme de l'un de nos administrateurs.

L'esclavage d'ailleurs, n'a rien de pénible, il est loin de ressembler, même à ce que l'imagination peut évoquer de plus doux. L'homme peut, en effet, devenir propriétaire et s'il est assez riche, acheter sa liberté à son maître, il est le père de son enfant; s'il a une fille désirée par un homme libre, il est affranchi par le fait de cette union, son mariage avec une femme libre l'affranchit également ; enfin, il n'est pas rare de voir un esclave gagner la confiance du maître, au point de se voir investir d'une partie de son autorité ou même devenir chef, les coutumes ne s'y opposant en rien ; il faut admettre que dans ces pays les places sont accessibles à tous, les indigènes nous donnant ici comme en maints autres lieux un bel exemple de démocratie.

La différence entre l'homme libre et l'esclave est difficile à saisir, leur existence étant la même, ce n'est qu'à l'occasion des palabres qu'il est possible de les reconnaître, l'esclave ne pouvant s'asseoir sur les lits de repos ni prendre la parole.

L'esclave a une valeur variable, suivant son âge approximatif, sa force et son sexe.

Nous ne nous occuperons pas spécialement de la

guerre, un point d'appui pour la flotte anglaise. Aden et Périm finiraient par s'approvisionner à Cheikh-Saïd. C'est de la concurrence, mais cette concurrence est loyale.

Que faudrait-il donc pour faire de Cheikh-Saïd un grand port à charbon, un vaste entrepôt commercial ? Il faudrait ou construire des appontements sur le rivage dans la région des calmes ; ou, ce qui vaudrait mieux, approfondir la lagune sablonneuse ; et nos gouvernements ont reculé devant la dépense, heureux de trouver cette excuse à leur complaisance envers l'Angleterre. Ils ont volontairement fermé les yeux sur sa merveilleuse position maritime et militaire. Il n'était pas besoin d'y envoyer une mission, payée fort cher, pour aboutir à cette conclusion enfantine qu'il faudrait y entreprendre des travaux coûteux. En aucun pays, même dans l'Arabie heureuse, on ne fait rien sans argent. Si nous dépensions à Cheikh-Saïd la dixième partie seulement des millions que les Anglais ont entassés sur les crêtes d'Aden, nous en ferions une forteresse imprenable et le plus grand port de la route d'Extrême-Orient. Prenons donc modèle sur l'Angleterre : elle a à Aden une position à tous les points de vue moins favorisée que la nôtre à Cheikh-Saïd et cependant elle n'hésite pas à sacrifier des millions pour en tirer parti. Je ne parle pas seulement de ses fortifications formidables, de ses routes, de son chemin de fer destiné à drainer le commerce du Yemen : mais aussi de sa Société du Port *(Aden port trust)*, qui a entrepris la construction, dans la baie intérieure, d'un bassin de 1.400 mètres de longueur sur 450 mètres de largeur, avec 8 à 9 mètres de profondeur. Ce que les Anglais vont faire chez eux, nous pouvons plus facile-

ment encore et avec plns de chances de succès, le faire chez nous.

Combien avons-nous semé d'argent dans les sables d'Obock avant de les abandonner, pour toujours sans doute, à leur stérilité ? De quels amers regrets nous devrions être attristés en pensant que ces mêmes sommes utilement employées à Cheikh-Saïd nous auraient donné la clé de la Mer Rouge! Mais nous ne savons rien vouloir et quand nous voudrons un jour, peut-être sera-t-il trop tard.

Un établissement maritime.et commercial unique au monde pourrait être créé dans la lagune de Cheikh-Saïd. Le fond sablonneux en serait facilement dragué ; on y creuserait ainsi une rade intérieure de 150 hectares au moins, dont l'entrée serait protégée contre l'envahissement des sables par une double jetée. On a même proposé, mais ne demandons pas trop, de creuser dans le sable un canal de 2 kilomètres rétablissant l'ancien détroit, si détroit il y avait, pour ouvrir à ce bassin, une porte sur l'Océan Indien.

Ce sont là des travaux considérables sans doute, mais loin d'être improductifs. Ils ne tarderaient pas à faire de Cheikh-Saïd l'entrepôt de toute la région et le plus riche satellite du canal de Suez, dont il serait l'avant-garde vers l'Extrême-Orient.

Il ne faut pas oublier que cet Extrême-Orient est le plus riche marché du monde, que la côte orientale d'Afrique, Madagascar, la Mésopotamie, l'Inde, l'Indo-Chine, la Chine, l'Insulinde et le Japon sont bien loin d'avoir atteint tout le développement dont ils sont susceptibles. Ces pays sont ouverts d'hier à peine à notre civilisation et nul ne peut dire à quels chiffres formidables atteindra demain leur commerce. C'est plus de la moitié de l'humanité, songeons-y bien, qui vit de l'autre côté de Cheikh-

La Circoncision

Quelques mois après son mariage, souvent plusieurs années, l'homme est circoncis, c'est pour lui la consécration du commencement de son existence d'activité dans la communauté, il pourra dès lors prendre part aux palabres, etc.

Cette cérémonie donne lieu à une danse appelée « Yango » qui lui a laissé son nom.

La fête de la circoncision dure trois jours, les deux premiers constituant une sorte de retraite, puisque le patient, après s'être soumis à l'examen des anciens, est enfermé dans une case ou il lui est donné à boire et à manger, notamment un fruit « Kabo », destiné à lui donner le courage de subir l'opération.

Le premier jour est appelé à faire les préparatifs de la fête, à réunir des vivres et des marchandises.

Le second jour, les hommes divisés en deux groupes, les circoncis et les non circoncis, se livrent à des danses et à des chants au cours desquels ils insultent les femmes de telle façon que leurs expressions ne peuvent être traduites... Le futur circoncis est revêtu d'un lourd vêtement en feuilles de palmier et la partie à opérer est recouverte d'un mélange d'herbes hachées, destiné à attendrir les chairs.

Le troisième jour est celui des femmes qui habillées de feuilles, menant grand bruit, se livrent à des danses et à des contorsions encore plus obscènes que celles des hommes. Cependant, le patient est conduit en un endroit où les femmes n'ont pas accès, pour y subir l'opération.

Il est étendu sur un lit fait de trois troncs d'arbres, une peau d'antilope jetée sur ses yeux, maintenu par deux hommes qui lui saisissent les bras.

Les hommes présents hurlent en brandissant leurs couteaux, cependant qu'un vieillard, s'approchant du patient, enlève le pansement, fait constater aux assistants que l'homme est dans les conditions requises pour être circoncis, marque à la peinture rouge, la place ou devra frapper le couteau des opérateurs. Ces derniers, l'un coupant de haut en bas, l'autre de bas en haut, procèdent avec une remarquable rapidité, la blessure est recouverte de cendre pour arrêter l'hémorragie.

Un mois de repos bien mérité succède à l'opération, pendant lequel, vêtu d'un jupon en écorce d'arbre, le malade fait chaque jour, plusieurs fois le tour du village, sa dextre armée d'un couteau.

La constatation de cette coutume ne conduit-elle pas à admettre que sous un climat analogue, les hommes à quelque race qu'ils appartiennent se sentent soumis aux mêmes lois d'hygiène, et recourent aux mêmes procédés ; n'y aurait-il pas lieu de voir en ce fait la manifestation de la volonté d'un homme qui a su s'imposer et ne pourrait-on comparer le dieu « Bembo » à Jésus, le Messie ou à Mahomet, le Prophète ?

Les Funérailles

Un décès vient-il à se produire? Les femmes se réunissent dans la case du défunt, ferment sa bouche, le recouvrent d'étoffes, puis se mettent à pleurer en jetant des cris ; le lendemain le cadavre est conduit en terre, accompagné de tous les parents et amis.

Au fond d'une grande fosse, sont disposées des écorces d'arbre, sur lesquelles sont déposées les marchandises du défunt ; si c'est un homme, avant de le recouvrir

d'autres marchandises, il lui est mis un couteau dans la main droite, pour lui permettre de se défendre, en cas de mauvaise rencontre, puis tous les assistants projettent la terre dans la fosse, en la poussant du coude.

Sur la tombe sont placés des instruments de ménage.

Quelques jours après la mort d'un chef, a lieu une série de danses assez curieuses. Dans l'une d'elles, un homme bizarrement accoutré de peaux de panthère, de plumes de perroquet, les bras et les jambes garnis de grelots, pénètre dans une case en feuillage construite spécialement, interpelle les femmes du défunt ; celles-ci et toutes les autres femmes du village se cachent dans les cases, un compère donne la réplique, tous les hommes accompagnent de chants et de tam-tam : lorsque le pseudo défunt se présente près des cases où se sont réfugiées les femmes, celles-ci frappent contre les parois pour le faire fuir. Cette fête qui détermine l'ouverture de la succession, dure toute la nuit.

Quelques jours plus tard, une femme prétend avoir rencontré le défunt et affirme qu'il lui aurait parlé ; cette femme est vêtue d'une crinoline en feuilles, tient un bouclier à la main et est peinte en blanc, les autres femmes l'accompagnent de danses et de chants.

Les frais sont tous supportés par la famille et l'héritier ne peut entrer en possession qu'après paiement.

La tradition séculaire, veut qu'aucune mort ne soit naturelle, il est admis que quelqu'un s'est livré à des pratiques dans le but de supprimer le défunt.

Autrefois, partant de ce principe, les parents mâles du défunt partaient en guerre et tuaient le premier homme qu'ils rencontraient sur leur route ; dans leur simplicité ils le considéraient comme étant le coupable et, obéissant à leurs instincts, ils dévoraient en un grand banquet cette victime expiatoire. Depuis notre arrivée

du charbon. Au lieu de s'installer de nouveau à Cheikh-Saïd, on préféra aller à Obock où l'on dépensa des sommes énormes à essayer d'animer un établissement qui n'était pas né viable. Obock, depuis, a été abandonné pour Djibouti. Djibouti a un avenir brillant, mais bien défini, comme port de l'Abyssinie. Qu'il n'aspire pas plus haut : il est en dehors de la route directe des navires, indéfendable et trop loin du détroit pour avoir une valeur stratégique sérieuse. Le seul point stratégique est Cheikh-Saïd qui, à une position commerciale unique, joint une situation politique et militaire exceptionnelle.

L'opinion anglaise colportée en France par nos enquêteurs, est que de Périm on pourrait détruire tout établissement créé sur l'autre rive du détroit. Le point culminant de l'île a une hauteur de 65 mètres; or, d'après nos voisins, la ville française devrait se développer sur la plage qui s'étend en face, du cap Bab-el-Mandeb au cap Cheikh-Saïd, jusqu'aux hauteurs, et se trouverait par suite sous le feu des canons anglais. Nous avons vu qu'il n'en est rien. La ville ne se développerait nullement en face de Périm, mais soit au nord du cap Cheikh-Saïd devant la région des calmes, si on en veut faire un point exclusivement commercial, soit sur les bords de la lagune transformée en port intérieur. Or, entre l'un et l'autre de ces points et Périm, s'élève le massif du Mankhali occidental qui atteint *justement devant l'île anglaise la hauteur de 91 mètres*, écrasant ainsi de ses feux le plus haut sommet de Périm.

Le cap Bab-el-Mandeb, le promontoire le plus proche des forts anglais, est une île reliée au continent à marée basse, île des Huîtres ou du Pilote, dont le sommet n'a que 17 mètres. Mais le premier contrefort de la montagne, à 160 mètres plus loin, atteint déjà 61 mètres; il dépasse 90 immédiatement après. Quant au massif de

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-Verbal de la Séance du Comité du 15 Mai 1907

Présidence de M. E. DUPONT, Président.

La séance est ouverte à 9 heures, sous la présidence de M. E. Dupont.

Le procès-verbal de la précédente séance est lu et adopté.

M. Loiseau, Secrétaire général, donne lecture de la correspondance, savoir :

1° Lettre de M. René Boitier, Trésorier, s'excusant de ne pouvoir assister à la réunion de ce soir ;

2° De Bordeaux, invitations aux divers Congrès auxquels donnera lieu l'Exposition Maritime, entre autres au 28me Congrès national des Sociétés françaises de Géographie ;

3° Du Comité Dupleix, envoi du programme d'un voyage qu'il organise jusqu'à Tombouctou et d'un voyage d'Etudes aux Etats-Unis et au Canada.

M. le Président serait heureux qu'un membre de la Société se rende au Congrès de Bordeaux : M. Favier se fait inscrire.

Abordant la question du Concours de Géographie, M. Loiseau propose et fait adopter la suppression du 3me groupe, garçons de 16 à 20 ans, vu l'insuffisance habituelle de concurrents.

Il est procédé ensuite à la nomination des membres des Commissions du Concours. Sont élus :

1° Membres de la Commission du choix des questions : MM. Carton, Favier, Loiseau ;

2° Membres du Jury : MM. Barre, Fritz, Meura, Schmitt, Vanier. – Membres suppléants : MM. Boitier, Guitton, Ménager.

M. Lebreton, Administrateur des affaires indigènes, à Brazzaville, est admis, sur la présentation de M. Fritz, comme membre correspondant.

M. Ferd. Vanier lit une communication sur le Chemin de fer de Konia-Bagdad.

La séance est levée à 10 h. 1/2.

---

ceux qui y furent chargés par nous d'une mission officielle. On y retrouve des ruines qui remontent à la plus haute antiquité égyptienne. Au VIIIe siècle, les Khalifes arabes s'y installèrent. Bien des siècles après, un précurseur, La Bourdonnais, frappé des avantages de cette position, y fonda un campement de la Compagnie des Indes. Cette installation précaire disparut bientôt et les tribus voisines ne tardèrent pas à en reprendre possession. La tentative est cependant intéressante à noter, car elle émane d'un de ces hommes clairvoyants qui ont voulu nous donner l'empire des Indes. Depuis que nous avons acquis des droits sur Cheikh-Saïd, nos marins l'ont visité à diverses reprises. Je ne peux que citer les commandants Alquier, Bouchey, Lespès qui tous ont conclu à son importance stratégique et économique.

Cheikh-Saïd est la vraie clé de la Mer Rouge. Si réellement nous reculons devant les dépenses qu'entraînerait son installation, je maintiens que nous devons quand même y faire acte d'occupation, afin de préserver nos droits pendant qu'il en est temps encore. Nous nous féliciterons plus tard d'avoir eu cette prévoyance aujourd'hui. Il y a une question de dignité nationale à ne pas laisser des Turcs semi-barbares s'installer sans vergogne sur notre propriété. Les y laisser serait une faiblesse coupable.

L'occupation de Cheikh-Saïd n'annoncerait nullement des intentions belliqueuses de notre part. Cheikh-Saïd est avant tout un point d'appui défensif. Le meilleur moyen d'assurer la paix est d'être prêt à la guerre. Cheikh-Saïd la rendrait difficile, impossible même dans certains cas, à nos rivaux.

M. le Consul du Brésil remercie M. Guitton d'avoir, en termes s heureux, parlé de son pays. Il donne ensuite quelques renseignements complémentaires sur les divers sujets précédemment traités.

Après quelques mots de remerciement à M. Guitton et à M. le Consul du Brésil, M. le Président annonce pour le 15 Novembre une conférence de M. J. Hess sur le Maroc et une de M. A. Durand sur la Turquie pour le 13 Décembre.

La séance est levée à 10 h. 1/4.

Procès-Verbal de la Séance du Comité du 15 Janvier 1908

Présidence de M. E. DUPONT, Président.

La séance est ouverte à 8 h. 3/4, sous la présidence de M. Dupont.

Après lecture et adoption du procès-verbal, M. P. Loiseau, Secrétaire général, donne communication d'une lettre de M. le Docteur Charcot, sollicitant le concours financier de la Société pour l'expédition qu'il se propose de faire au Pôle Sud. M. Loiseau a répondu que le budget de la Société ne permettait pas de souscrire.

Sont présentés pour faire partie de la Société :

MM.	U. Carpentier,	présenté par	MM.	Guitton et Boivin.
	Dr Le Nouëne	»	»	V. Schmitt et Dr Dufour.
Mlle	S. Bouquet	»	Mlles	Kirschbaum et Souilhac.
MM.	L. Langlois	»	MM.	Favier et Sauvage.
	A. Corbeau	»	»	E. Dupont et Dr Dufour.
	R. Rebour	»	»	Boivin et Poidvin.
	Bach	»	»	Danon et Guitton.
	Dr Guillot	»	»	Dr Dufour et F. Vanier.
	A. Dubail	»	»	Lefièvre et Fritz.
	E. Jallageas	»	»	Bricka et Krause.
	N. Danilow	»	»	Guitton et E. Dupont.
Mme	Taillemas-Murer	»	»	F. Vanier et Le Coniac.
MM.	E. Thieullent	»	»	Guitton et H. Thieullent.
	L. Ribard	»	»	Dr Dufour et Loiseau.

M. René Boitier, Trésorier, dépose le projet de budget de 1908, sensiblement comparable à celui de 1907. Il se balance, en recettes et dépenses, à 8.646 francs. — Adopté.

Orient et l'Océan Indien deviennent pour notre flotte, comme en 1870, une véritable souricière où elle est à la merci des escadres ennemies.

Il ne suffit pas de semer, il faut encore récolter. L'effigie de nos médailles sera-t-elle toujours l'image de la vaine politique coloniale de la France, éternelle semeuse qui jette aux quatre vents de la terre son sang et son or, sans jamais songer à assurer sa récolte ?

D. Lièvre

Sous-Intendant Militaire des Troupes Coloniales en Retraite.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

2me Trimestre 1908

Le Port du Havre, son état actuel — Le nouveau Projet, par Louis BRINDEAU, ancien Maire du Havre, Député de la Seine-Inférieure. Le Havre, 1907, 1 broch. in-4, 90 pp., ornée de 22 grav., 5 plans et 1 panorama dans le texte et hors texte.

Pyrénées (collection des guides Joanne), par Paul JOANNE. Paris 1907, 1 vol. in-16, contenant 15 cartes, 17 plans, 6 vues à vol d'oiseau et 8 panoramas hors texte.

La Vie des grandes capitales. Etudes comparatives sur Londres-Paris-Berlin, par Gaston CADOUX, chef de service à la Préfecture de la Seine. Paris, 1908, 1 vol. in-16.

Londres comme je l'ai vu, texte et dessins de Ch. HUARD. Paris 1908, 1 vol. in-8.

L'Espagne et le Portugal illustrés, par P. JOUSSET. Paris, 1908. 1 vol. in-4, contenant 10 cartes et plans en couleurs, 11 cartes et plans en noir, 19 planches hors texte, 772 reproductions photographiques.

Voyage en Portugal, par G. de BEAUREGARD et L. de FOUCHIER Paris, 1908. 1 vol. in-16, illustré de 45 grav. et 1 carte tirées hors texte.

La Suisse au XXe siècle. Etude économique et sociale, par Pierre CLERGET. Paris, 1908, 1 vol. in-18, avec 6 cartes et graphiques.

La Suisse, étude géographique, démographique, politique, économique et historique. Paris, 1908, 1 vol. in-4, illustré de vignettes, plans et diagrammes dans le texte (en cours de publication).

Lettres sur l'Algérie, 1907-1908, par le général DONOP. Paris, 1908. 1 vol. in-8.

Sahara Algérien, par E. F. GAUTIER, chargé de cours à l'Ecole supérieure des Lettres d'Alger. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 65 fig. et cartes dans le texte et hors texte dont 2 cartes en couleurs et 96 phototypies hors texte..

Les Oasis Sahariennes, Gourara, Touat, Tidikelt, par A. G. P. MARTIN officier interprète de 2e classe. Tome I. Alger, 1908, 1 vol. in-8, avec 12 grav. et 1 carte.

Tunis et Kairouan (Les Villes d'Art célèbres), par Henri SALADIN. Paris, 1908, 1 vol. in-8, orné de 110 gravures.

Au Japon, promenades aux sanctuaires de l'Art, par Gaston MIGEON, conservateur au Musée du Louvre. Paris, 1908, 1 vol. in-16, illustré de 68 grav. tirées hors texte, reproduites d'après des photographies, et d'une carte dans le texte.

Voyage au Thibet par la Mongolie. De Pékin aux Indes, par le Comte de LESDAIN. Paris, 1908, 1 vol. in-18, avec 27 grav., 2 portraits et 2 cartes.

La Colombie Britannique. Etude sur la colonisation au Canada, par Albert MÉTIN, professeur à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 20 cartes et cartons et 33 phototypies hors texte.

Aux Etats-Unis. Les Champs. Les Affaires. Les Idées. par le Vicomte G. D'AVENEL. Paris, 1908, 1 vol. in-18.

Notes sur les Etats-Unis. La Société. La Politique. La Diplomatie, par André TARDIEU. Paris. 1908, 1 vol. in-12.

Le Problème de l'Argent et l'Etalon d'or au Mexique, par Eug. VIOLLET, docteur en droit. Paris, 1908, 1 vol. in-8 (Don de l'Auteur).

Compte rendu des Travaux de la Chambre de Commerce du Havre, année 1907. Havre, 1908, 1 vol. in-8. (Don de M. le Président de la Chambre de Commerce du Havre).

Compte rendu de la 36e Session de l'Association française pour l'avancement des Sciences. Reims, 1907, Notes et documents. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec grav. et cartes dans le texte et hors texte.

Chambre de Commerce française de Montevideo, 25e Anniversaire, 1882-1907, Montevideo, 1907, 1 vol. in-8, avec gravures, cartes et plans hors texte et gravures dans le texte. (Don de M. le Président de la Chambre de Commerce française de Montevideo).

Carte de l'Amérique du Sud ecclésiastique, au 9.000.000e, 1 feuille en couleurs, publiée par le Journal « Les Missions Catholiques ». Lyon, 1908.

Atlas géographique, économique et historique de la Suisse. Paris, 1908, 1 vol. in-8, comprenant 43 cartes (en cours de publication).

Centre de Colons Normands en Algérie

Nous avons annoncé, il y a quelques mois, que le Gouvernement général de l'Algérie avait réservé, dans le village en création de Waldeck-Rousseau (département d'Oran), huit concessions gratuites de cinquante hectares à des familles d'Agriculteurs normands présentées par la Société la France Colonisatrice de Rouen.

Cette Société a reçu beaucoup plus de demandes qu'il n'y avait de concessions disponibles, aussi, devant ce succès, va-t-elle engager des pourparlers avec le Gouvernement général de l'Algérie pour que de nouvelles concessions soit réservées à des Normands, soit à Waldeck-Rousseau, soit dans le village voisin de Hardy.

On peut se procurer gratuitement tous renseignements sur la colonisation en Algérie en s'adressant à la France Colonisatrice, 1, Place Verdrel, Rouen.

Imprimerie Aug. GODEFROY & Frère, 21, Quai d'Orléans — Havre

XXVme ANNÉE
3me Trimestre 1908

Société
de
Géographie Commerciale
du Havre

BULLETIN



HAVRE

AU SI[illegible] SOCIÉTÉ

[illegible]

[illegible]

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comite ont lieu le 4me mercredi de chaque mois, excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs** excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h. 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

SOCIÉTÉ

DE

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

DU HAVRE

PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES

ET PORTS FRANÇAIS (1)

MESDAMES, MESSIEURS,

Je remercie très vivement M. Dupont, Président de la *Société de Géographie Commerciale du Havre*, de ses aimables paroles. Je n'ai d'autre mérite en l'espèce que celui d'avoir été appelé, depuis 1898, à examiner tout spécialement la question des services transatlantiques entre Le Havre et New-York. A cette époque, nous eûmes à soutenir une lutte très vive contre les représentants du port de Brest. Cette lutte, nous pûmes l'affronter grâce aux renseignements qui, à côté de nos recherches personnelles, nous furent fournis par des capitaines au long-cours et par la Chambre de Commerce du Havre.

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 15 Mai 1908.

Mais il était évident dès cette époque que les Brestois, qui n'ont jamais désarmé, ne se résigneraient pas à leur défaite et saisiraient la prochaine occasion, c'est-à-dire le renouvellement des conventions postales en 1911, pour tenter de prendre leur revanche.

Nous avions à cette époque comme principal adversaire M. Pichon, alors député, aujourd'hui sénateur du Finistère. M. Pichon est actuellement le membre le plus agissant du Comité Brest-Transatlantique qui déploie en ce moment une si grande ardeur en vue de l'échéance que je vous signalais, dans une propagande incessante. Nous avons pensé qu'il était indispensable, en présence de cette attitude belliqueuse, de ne reculer devant aucun effort pour déjouer la tactique de nos adversaires. Il m'a semblé que ces efforts étaient d'autant plus nécessaires qu'en 1898, sur un amendement d'ajournement présenté devant la Chambre, nous n'avions recueilli que 30 voix de majorité. Il est vrai — comme cela se passe toujours — que la majorité s'est accrue considérablement ensuite, mais cela nous avait fait légèrement frissonner, et j'ai estimé depuis cette époque qu'il convenait de rassembler les faits, documents et arguments qui pourraient ultérieurement servir de base à notre défense. Depuis, j'ai pensé également qu'il fallait, pour présenter au Parlement des raisons précises et décisives, nous renseigner dans les ports étrangers transatlantiques et aussi nous livrer à une étude complète et minutieuse de la situation et de l'état des ports français qui prétendent nous ravir la ligne de New-York. J'avais en effet constaté, au moment de la discussion de 1898, que ce qui faisait en grande partie la faiblesse de nos adversaires, c'est qu'ils parlaient du port du Havre sans le connaître, qu'ils avaient commis de nombreuses erreurs : les renseignements dont nous nous étions entourés nous avaient permis de les signaler

et d'éviter, en ce qui concerne les autres ports, d'encourir les mêmes reproches.

A Brest, et aussi, si je suis bien renseigné, à Cherbourg et à Saint-Nazaire, on s'est quelque peu agité à l'occasion du projet concernant l'agrandissement du port du Havre. Vous savez que ce projet a été déposé au mois de décembre dernier par M. Barthou, mais il en était question depuis un certain nombre de mois.

Nos adversaires n'avaient pas manqué de suivre pas à pas toutes les étapes de la question : votes de la Chambre de Commerce, du Conseil Municipal, du Conseil Général et semblaient disposés à faire opposition au vote de ce projet. C'est dans ces conditions que la Société de Géographie Commerciale de Paris me pria, au mois de Janvier, de faire une conférence sur le port du Havre et la grande navigation. J'acceptai avec empressement : j'y trouvai une occasion de faire justice des erreurs et des légendes que, depuis trop d'années, on a accumulées dans la presse ou ailleurs, autour du port du Havre.

Dans cette conférence, je m'attachai principalement à faire valoir d'une façon générale l'importance considérable du Havre au point de vue maritime et commercial, l'importance de son marché et aussi l'excellence de sa situation au point de vue des relations transatlantiques avec l'Amérique du Nord. J'indiquai enfin les améliorations qui résulteront de l'achèvement du programme de 1895 et de l'exécution du nouveau projet.

Je n'ai pas l'intention de vous faire une conférence identique. Il y a, dans un pareil sujet, énormément de choses qu'il est inutile de dire devant des Havrais. Je n'ai pas à vous faire visiter notre propre port, à faire passer sous vos yeux les évolutions des grands navires dans notre avant-port et les bassins. Tout cela était indispensable à montrer dans d'autres milieux, mais pas ici.

maintenir leur réputation auprès de la *clientèle minorité*, qui peut leur faire espérer encore un chiffre respectable d'affaires.

Quant aux maisons françaises dont le matériel peut produire des marchandises inférieures, à un prix très bas, elles ne devraient pas hésiter à entrer en lutte de bon marché avec les produits étrangers, en indiquant que les leurs sont bien d'*origine française*, et pour cela, leur donner l'allure, le coloris, l'extérieur, en un mot, tout ce que notre goût, notre art français, peut imaginer ; mais, non pas, comme je l'ai vu, sous prétexte de bon marché, copier les produits anglais ou allemands, qui ne sont d'ailleurs eux-mêmes qu'une mauvaise copie des nôtres, de notre fabrication nationale ! (*Applaudissements*).

Nous aurions donc ainsi, des chances de reconquérir notre clientèle *majorité* qui passe, petit à petit, chez les Allemands, dont on ne doit pas cependant méconnaître l'unité de vue, l'énergie, la tenacité, la force de volonté et qui, grâce à l'activité de leur Ambassade, ont obtenu des succès sans précédents, que j'ai bien été obligé de constater.

Voulez-vous me permettre de faire une petite parenthèse pour vous dire la façon dont on est reçu à l'ambassade de France à Constantinople et à l'ambassade d'Allemagne à Paris ?

Voici. Avant de partir en Turquie, je suis allé à l'ambassade d'Allemagne à Paris; je me suis présenté comme commis-voyageur pour les vins, demandant à entrer en relations avec des maisons allemandes. Je me suis adressé à l'huissier, j'ai fait passer ma carte, et deux minutes après, j'étais auprès du Consul, un homme charmant, (enchanté de voir un Français), qui m'a donné 47 adresses. Il m'a dit : écrivez à mes compatriotes, Monsieur, et dites-

leur bien, que vous êtes envoyé de la part du Consul en résidence à Paris.

J'allais me retirer, quand il fit appeler un jeune secrétaire, qui me remit 47 timbres-poste allemands, pour mettre dans chacune de mes lettres, afin d'avoir la certitude de réponses. Je crois, Messieurs, que l'on pourrait donner cette indication au quai d'Orsay, et ce ne serait peut-être pas téméraire !

Voulez-vous que nous passions à l'ambassade de France à Constantinople ? Ce n'est pas la même chose.

J'ai trouvé un huissier grincheux, qui m'a mal reçu et m'a dit qu'on trouvait le secrétaire le matin à partir de 9 heures. Je suis revenu le lendemain à 9 heures, on m'a dit qu'il viendrait à midi seulement, car il était allé au bal la veille et il était fatigué. Très mécontent, j'y suis retourné le lendemain à 10 heures. J'ai attendu au moins 3/4 d'heure. J'étais tout seul, et si nous avions été toute la salle, nous y serions encore ! (*Rires, applaudissements*).

J'ai fini par être reçu, mais dès que j'ai parlé d'affaires, on m'a renvoyé au président de la Chambre de Commerce, à l'aimable et distingué M. Giraud, près duquel on est toujours sûr de trouver d'excellents renseignements.

Mais tout en étant Président de la Chambre de Commerce, il est aussi négociant, et il a d'autres choses à faire que de s'occuper des intérêts de tout le monde.

J'ai ensuite demandé au chargé d'affaires de l'ambassade de vouloir bien me faciliter d'assister à la prière du sultan. Aller à Constantinople et ne pas voir le « Selamlik », c'est venir à Paris, sans voir la tour Eiffel. J'insistai donc pour voir le « Selamlik ». Ce haut fonctionnaire parut très contrarié d'une prétention pareille. Monsieur, c'est inutile, me dit-il, vous êtes ici de passage...

J'insistai... Il me dit alors que je ne pourrais assister à cette cérémonie que si j'avais un chapeau haut de forme. — Je suis voyageur répondis-je et je n'ai apporté ni habit, ni chapeau haut de forme ; nous ne sommes plus à l'époque où il fallait des habits de cour, et je n'ai pas d'habit de cour ! — C'est comme cela, me dit-il, sur un ton qui ne permettait pas de réplique, si vous n'avez pas de chapeau haut de forme, vous ne serez pas reçu ! (J'étais très embarrassé). Il ajouta : Vous n'avez qu'à aller en louer un à Péra (Péra est le quartier aristocratique de Constantinople, comme ici votre grande avenue).

Voyant que je n'allais pas obtenir la permission d'assister à la prière du sultan, je lui promis de chercher un chapeau haut de forme ! Je n'ai rien cherché, et, je me suis présenté le Vendredi avec le colonel Chanzy, qui, comme moi était en chapeau rond.

Les anglais et les allemands étaient en cyclistes *(rires)* c'est vous dire combien ces procédés d'une autre époque deviennent enfantins.

Il faut que nous le disions bien haut partout, ces messieurs des ambassades et des consulats s'occupent un peu trop d'eux et non pas de nous, voyageurs et négociants ! (*applaudissements*).

Je vous avoue que dans ma poche, j'avais toutes les lettres nécessaires pour me faire ouvrir toutes les portes ; mais je voulais avoir la satisfaction de me rendre compte comment nos voyageurs, sans recommandation, seraient reçus à Constantinople. Par conséquent, je vous en prie, Messieurs, si vous envoyez vos agents là-bas, munissez-les de lettres de recommandations, sans cela ils ne feront rien, et... faites-leur emporter un chapeau haut de forme, pour faire plaisir au chargé d'affaires... !

Je reviens aux allemands. Leurs voyageurs parcourent en tous sens les contrées nouvelles, présentent sans

cesse de nouveaux échantillons, prenant des notes sérieuses sur les besoins, les goûts, les prix, les conditions économiques du pays visité. Partout, ils étudient les étoffes, les tissus, les dessins; ils achètent des modèles qu'ils envoient en Allemagne où ils sont copiés immédiatement et envoyés en étoffes similaires. J'aurais voulu vous apporter des échantillons d'étoffes présentés par certaines maisons allemandes. Ces étoffes sont vendues de la façon suivante : (montrant une feuille de papier) supposez un morceau d'étoffe de cette épaisseur, l'échantillon est plié de cette façon, les côtés 1 et 2 rabattus, ce qui fait 4 épaisseurs qui sont reliées de telle sorte, que le bon client turc qui touche cette étoffe, formant 4 épaisseurs, (que ce soit du drap, de la flanelle ou de l'indienne), croit faire une bonne affaire.

J'ai en ma possession de ces échantillons ; ils sont pressés au moyen d'un fer chaud, et très serré.

L'indigène, le Turc, la clientèle de ces régions achète l'étoffe présentée de cette façon, et tout naturellement quand elle arrive, elle n'a plus qu'une épaisseur. C'est une tricherie, et si, concurremment, vous envoyez vos employés avec un échantillon similaire, mais, plié loyalement, tout naturellement, vous aurez le dessous.

Ces étoffes, renvoyées en Allemagne, copiées et présentées par les voyageurs allemands, sont vendues meilleur marché, et, avec le métrage et la largeur usités dans le pays.

Je ne dois pas non plus oublier de vous indiquer la grande régularité des maisons allemandes dans leurs livraisons et aussi la facilité de crédit qu'elles accordent. Je ne sais pas où ils trouvent de l'argent, mais ils font jusqu'à 9 mois de crédit.

Ils ont l'habitude de livrer leurs produits franco-bord Beyrouth, Constantinople, Smyrne, Alexandrie, etc., alors

jours qui suivirent la Révolution de 1830, quand Dumont-d'Urville fut envoyé à la recherche d'un navire pouvant transporter Charles X en Angleterre, il vint au Havre et s'adressa à des consignataires de navires américains ; ce sont deux navires de ce type : le *Charles-Carrol* et le *Great-Britain*, qui conduisirent de Cherbourg à Portsmouth le vieux roi et sa suite. Ces navires eurent pour successeurs ceux du type « clipper », mais avant de vous en présenter un spécimen je vais vous montrer un vétéran de l'Atlantique dont la présence sur ce tableau n'est peut-être pas déplacée, bien qu'il n'ait pas été attaché effectivement à la navigation du port du Havre.

Ce navire est le *Savannah*, qui avait été construit à New-York en 1818 pour être mis en service sur Le Havre. Mais des industriels ingénieux pensèrent qu'il fallait tenter sur l'Océan ce qui avait été essayé pour de petites distances, sur les fleuves et sur les bras de mer, et l'on décida à transformer ce voilier en navire à vapeur. On installa une machine au milieu, on le munit de tambours et de roues, on passa un arbre de couche sur le pont et l'on y planta une cheminée. Il partit de New-York en 1819 pour Liverpool et fit sa traversée partie à la voile et partie à la vapeur. On dit même que le capitaine, craignant de manquer de charbon, abusa de la voile. Il mit 17 ou 18 jours pour atteindre Liverpool. Son arrivée en Europe produisit une sensation extraordinaire. Il ne se contenta pas d'aborder à Liverpool : son capitaine, qui ne connaissait guère d'obstacle, voulut pousser jusqu'à Cronstadt, sachant l'empereur de Russie très passionné pour les choses de la mer. L'armateur américain et le capitaine espéraient qu'il leur offrirait un riche cadeau : peut-être leur fit-il éprouver quelque déception lorsqu'il leur fit don d'une énorme chaîne de fer d'un poids formidable...

Eh bien ! je ne comprends pas cette façon de faire. Cet industriel n'est pas le seul, hélas !

D'autres de nos compatriotes m'ont dit : on a fait quelques pertes d'argent en Turquie, qui nous ont refroidis joliment.

Il est évident que si on a une mauvaise clientèle, on arrive à perdre de l'argent.

Voici, à ce sujet, ce que m'a dit un honorable et distingué Français, établi depuis longtemps à Galata : Quand trois citoyens français viennent me trouver pour me demander des renseignements sur M. X... habitant Constantinople et que je leur dis : ce monsieur est mauvais au point de vue paiement ; eh bien ! ces trois Français luttent entre eux pour le fournir quand même, de sorte que, au point de vue affaires, ils arrivent à un chiffre d'affaires ; mais non pas à un chiffre de paiement, d'où pertes !

Chaque fois que je dis à un de nos compatriotes, ajouta-t-il, n'allez pas dans cette maison, c'est dangereux, il y va !

Il y a là, Messieurs, une mentalité qui nous est particulière et qu'il faudrait absolument corriger.

Je vais à présent, Messieurs, vous donner un exemple de la lutte commerciale entre la France et l'Allemagne. Il s'agit de plusieurs millions.

A mon dernier voyage à Constantinople, je pensais voir le commencement de la construction du pont de Karakeuïl, pont qui se trouve entre Stamboul, quartier turc, et Galata, quartier commercial. Ce pont sert à franchir « La Corne d'Or ». Il est large comme le pont Alexandre III, à Paris, et 3 à 4 fois plus long.

Il devait être construit par une des plus grosses maisons françaises métallurgiques (je ne puis pas dire le nom). Eh bien ! Messieurs, ce n'est pas cette maison qui

le construira ! Les Allemands ont d'abord fait mettre des bâtons dans les roues, et, bien que le contrat fût signé, le marché subit un moment d'arrêt ; finalement, il fut rompu, pour être repris par le gouvernement allemand qui va assurer cette construction gigantesque.

Je sais bien qu'en échange, on nous a donné la construction d'une douzaine de torpilleurs de hauter mer, que cette commande est peut-être supérieure de 3 ou 4 millions, à la construction du pont ; mais quelle réclame pour les Allemands ! Qui a fait ce pont, ces piles, ce garde-fou, ces trottoirs ? Toujours les Allemands, et je suis persuadé, que lorsque ces fameux torpilleurs, seront amarrés au quai ou aux piles de ce pont, on dira que ce sont les Allemands qui les ont construits et fournis. N'est-ce pas la fatalité !

Enfin, tout récemment, l'Allemagne vient de remporter une victoire éclatante en obtenant la concession de l'irrigation et de la canalisation du lac de Bey-Chéjr. Ils vont encore dépenser 10.000.000 de marks lancés par la « Lander Bank » de Berlin. Ce terrain est énorme et formera une véritable Limagne asiatique. L'étude de ce projet remonte à quelque dix ans. Personne ne s'en occupait plus ; tout d'un coup... fini... signé. Et... à l'œuvre !

Nous n'avons pas la foi en France, nous ne voulons pas lutter, c'est un reproche que je me permets de vous faire amicalement ; les Allemands sont partout, sinon les plus forts, du moins les plus malins, tant mieux pour eux. Ils agissent. Nous, nous regardons !

Ainsi, sans aller bien loin, regardez sur les grands boulevards (vous êtes tous Havrais, mais un peu Parisiens) avez-vous vu autre chose qu'une enseigne étrangère ? des enseignes en anglais, en allemand partout, rarement en français. Et moi, le premier, je dois ici me confesser, j'ai acheté des chaussures *anglaises*, dans un magasin

anglais, servie par un personnel *anglais*, et, quelle n'a pas été ma stupéfaction, quand il y a quelques jours, j'ai appris, que ces chaussures *anglaises*, étaient fabriquées ...à Limoges *(rires)*. Depuis ce temps, je me demande si elles sont d'aussi bonne qualité, que lorsque je les croyais fournies par une fabrique anglaise ! N'est-ce pas typique ? (*applaudissements*, *rires*),

Messieurs, je sais que la semaine dernière on vous a, ici même, longuement et éloquemment parlé du chemin de fer de Bagdad. Je n'y reviendrai pas ce soir, je vous dispenserai de cette corvée ! Mais il est cependant nécessaire de vous dire quelque chose, en trois mots. La question du chemin de fer de Bagdad est mal posée en France, non pas ici, dans ce milieu de savants et d'industriels ; mais dans le peuple.

Dans une conférence que je faisais, il y a quelques mois, devant des Allemands, je leur ai dit : ou nous traduisons mal vos journaux, ou vos journaux disent des choses qui ne sont pas exactes. En effet, dans le gros public, j'ai fait des conférences à Paris, dans le faubourg Saint-Antoine, à Belleville, à Montmartre, etc., et d'après les questions qui m'ont été posées, j'ai constaté que ces gens-là croient, d'après les traductions des journaux, que le gouvernement allemand est en instance de concession du chemin de fer de Bagdad et que cette concession dépend du gouvernement français ; que le gouvernement français ne s'en occupant pas, de là fut décidée la visite de l'empereur d'Allemagne au Maroc, pour nous y créer des difficultés.

Ce n'est pas cela du tout ; les Allemands ont parfaitement la concession du chemin de fer de Bagdad ; mais ils ont besoin de 480 millions pour le finir et ils veulent faire passer les titres allemands — par l'Angleterre peut-être — sur le marché français.

Comment les avons-nous accueillis? vous le savez tous aussi bien que moi. De là, peut-être, cette visite de l'empereur d'Allemagne au Maroc.

Si les Allemands veulent 480 millions, je ne demande pas mieux que notre pays les leur prête, cela ne me gênera personnellement pas beaucoup ; mais il y a des conditions à débattre, desquelles nous pourrions profiter. C'est une affaire, dans toute l'acception du mot, qui dérive de l'offre et de la demande.

Voilà exactement ce qu'est la question du chemin de fer de Bagdad. Il y a là-bas un travail formidable, pour lequel il faut, en effet, cette somme fabuleuse de 480 millions.

*Messieurs, j'en ai fini. J'aperçois des jennes gens qui me font signe que les projections seraient moins abstraites et je vais y arriver; mais je voudrais dire deux mots de l'*Alliance française, *car, c'est en partie, à l'*Alliance française, *que nous devons de trouver partout en Orient, des gens qui parlent le français. Cette Œuvre formidable a plusieurs buts* :

1° Celui de faire connaître et aimer notre langue par les indigènes ;

2° De prolonger au-delà des mers, la race française dont la langue devrait être « l'esperanto mondial » ;

3° D'être avec les amis de la France, quelle que soit leur race, leur nationalité et leur culte.

*Messieurs, il y a à Paris, boulevard St-Germain, au Siège de l'*Alliance française, *des cours où l'on apprend le français, et il y a eu, cette année, 847 élèves, de toutes les nationalités possibles. J'y ai vu des Allemands, des Américains, des Argentins, des Brésiliens, des Uruguayens, et même un Persan. Les deux prix d'honneur ont été remportés par deux jeunes filles russes, c'est logique !*

plus souvent au milieu d'écueils, une petite porte, c'est-à-dire le goulet par où il pourra pénétrer dans son port de destination.

Si vous voulez me permettre, je prendrai à cet égard une comparaison un peu vulgaire. Je fais abstraction des fonds et des écueils en ce moment. Je suppose que vous vous trouviez sur une place très vaste et que vous soyez subitement surpris par un de ces brouillards, où l'on n'y voit pas à deux mètres devant soi. Si vous cherchez à pénétrer dans une rue très large, il vous sera relativement facile de ne pas manquer le passage. Mais au lieu de cela, si étant sur cette même place vous vous efforcez de trouver la porte d'une des maisons que vous présumez en face de vous, il est certain que vous aurez beaucoup plus de mal pour réussir et que vous aurez même toutes les chances pour la manquer.

L'examen des cartes marines, au point de vue des profondeurs et de la nature des fonds, et la lecture des *Instructions Nautiques* sont tout aussi convaincants. Lorsqu'on arrive à environ 40 milles de la côte d'Irlande, les fonds s'élèvent brusquement. Ils passent de 300 à 250 et 200 mètres, puis l'on pénètre dans une ligne de fonds de 150 mètres. On arrive ainsi à la ligne de fonds de 100 mètres. Bien qu'elle soit beaucoup plus sinueuse, la nature des fonds peut donner des indications qui se précisent aux approches des Sorlingues. Les *Instructions Nautiques* concluent ainsi pour l'atterrissage en Manche par temps brumeux : « La comparaison des résultats ainsi obtenus avec les indications de la carte, combinés avec les renseignements de l'estime fournira aux navigateurs tous les éléments voulus pour connaître leur position avec une précision suffisante. » Du reste, un officier très distingué, M. Lendormy-Trudelle, qui, pendant longtemps, commanda successivement plusieurs paquebots trans-

atlantiques entre Le Havre et New-York, actuellement pilote-major de notre port, a fait, sur la navigation entre Le Havre et New-York, par temps de brume, des travaux excessivement intéressants. Dans une brochure demeurée célèbre, il a indiqué notamment les moyens d'arriver, depuis l'ouvert de la Manche jusqu'au Havre, avec la sonde, par les brouillards les plus opaques.

D'ailleurs les atterrages en baie de Seine facilitent singulièrement la tâche des navigateurs. Si nous jetons, en effet, un regard sur les *Instructions Nautiques*, nous y lisons cette simple phrase : « Les fonds sont très réguliers en baie de Seine et donnent d'excellentes indications pour le voisinage de la terre quand on navigue en temps de brume. » Les fonds vont en effet en décroissant du large vers le rivage ; on trouve des fonds de 80, 60, 40, 30 et 25 mètres, et l'on arrive ainsi en rade du Havre, où l'on peut à basse mer, dans les marées de vive eau où la mer découvre le plus, jeter l'ancre dans des fonds qui varient de 12 à 16 mètres.

Les cartes du littoral Nord-Ouest de la France et de la baie de Seine, avec leurs cotes de profondeurs, qui passent en ce moment sous vos yeux, vous permettent d'ailleurs de vérifier l'exactitude de ce que j'avance et d'établir rapidement des comparaisons entre les atterrages de la Manche et de la baie de Seine et ceux des ports français du littoral Nord-Ouest de l'Océan.

Je vous rappelais, il y a un instant, que le port du Havre avait été choisi, en 1860, comme tête de ligne du service transatlantique actuel entre la France et New-York. De nombreuses candidatures s'étaient alors mises sur les rangs ; je vais vous parler tout d'abord d'un port, celui de Saint-Nazaire, qui n'entra pas à cet égard, à cette époque, en lutte d'une façon très ardente, mais qui fut choisi alors comme tête de ligne du service des Antilles.

Depuis, le port de Saint-Nazaire ayant vu s'achever ses travaux d'amélioration, paraît avoir certaines velléités pour réclamer, en 1911, le déplacement à son profit du port d'attache des paquebots sur New-York. Aussi bien, si je me refère aux prospectus adressés à la Société de Géographie Commerciale du Havre, en vue du Congrès colonial qui doit s'ouvrir le 1er Juin, à Paris, j'y lis ce qui suit : « Brest et Saint-Nazaire, ports transatlantiques. »

Quelles peuvent être les causes des revendications possibles de Saint-Nazaire ? Les voici, suivant toute probabilité : la distance du Havre à New-York est de 3,130 milles ; la distance de Saint-Nazaire à New-York est de 3,063 milles, par conséquent, il y a une différence en faveur de Saint-Nazaire de 67 milles. Les représentants de Saint-Nazaire ne sont pas médiocrements fiers de cette différence. Toutefois il faut par le calcul et en prenant pour base une certaine vitesse, rechercher ce qu'en définitive, comme temps, cette différence représente. Nous ne sommes plus, en effet, à l'époque où les paquebots ne filaient que 11 à 12 nœuds. Plus la vitesse des paqubots augmente, plus la situation du Havre vis-à-vis de ses rivaux ou rivaux possibles de l'Atlantique s'améliore : en effet, la différence de temps se trouve ainsi raccourcie. J'ai pris pour base le chiffre de 24 nœuds à l'heure et voici pourquoi. Il paraît représenter celui de la vitesse moyenne des deux nouveaux paquebots de la Compagnie Cunard : *Lusitania* et *Mauritania*. Il est possible et même probable que le nouveau paquebot *La-France*, de la Compagnie Générale Transatlantique, sera doté d'une vitesse approchant de ce chiffre. C'est d'ailleurs sur cette base, et même parfois sur celle de 30 nœuds, que nos adversaires les plus ardents, les Brestois, ont coutume d'établir leurs prévisions. Prenons donc pour base 24 nœuds. Nous nous

ses femmes ; il ne doit y avoir aucune différence entre les meubles, les tapis, les tentures de l'appartement de celles-ci, s'il y a quatre femmes. Elles doivent avoir quatre toilettes semblables, mêmes bijoux ; pas de préférence pour aucune des quatre ; il doit les aimer, les soigner également. Il doit pourvoir à leur nourriture, celles-ci ne faisant rien et n'étant pas tenues de gagner leur vie par un travail quelconque. De nos jours, l'entretien d'une femme étant dispendieux en Turquie (c'est comme ici !), il est difficile d'en avoir deux, trois et même quatre. *(Rires)*.

Le Coran donne droit à la femme, si le mari ne pourvoit pas à ses dépenses, d'avoir recours aux tribunaux, et, régulièrement le mari est condamné. Dans ces conditions, le musulman qui ne se sent pas la force de faire preuve de justice, et, qui ne peut se garantir de pécher, doit se contenter d'une seule femme.

Le respect dû à la femme turque par son mari, est égal au respect dû au Coran ; ainsi, il est d'usage dans un voyage dangereux et lointain, de ne pas emmener sa femme ou de ne pas emporter son Coran, si l'on ne se croit pas assez puissant pour défendre l'une et l'autre. (*Applaudissements*).

Je suis forcément amené à vous parler du « Selamlik » et du « harem » ; je suis dans le vif de la question.

L'introduction de plusieurs femmes au foyer familial, à une époque éloignée, amena une organisation intérieure nouvelle, que voici : la maison fut divisée en deux parties : le « selamlik » et le « harem ».

Qu'est-ce que le « Selamlik » ? C'est la partie de la maison réservée aux hommes et aux visites masculines.

Qu'est-ce que le « Harem » ? Et non pas : qu'est-ce qu'un harem ?

au Havre d'un navire ainsi installé, on n'a plus à accomplir pour gagner Paris qu'un très court trajet, en quelque sorte une simple promenade. Au contraire, si l'on aborde à l'un des ports de l'Atlantique, il faut, après avoir subi les fatigues de l'Océan, recommencer un véritable voyage, se transporter dans un wagon plus ou moins bien installé, où l'on n'a pas toutes les commodités du confort, où l'on n'est pas seul, où l'on est obligé avec des voyageurs nombreux, de séjourner, suivant les ports, entre 6 heures et 10 h. 1/2. L'hésitation est d'autant moins possible, que le court trajet à effectuer en Manche est presque toujours assez bénin comparativement à la navigation dans l'Océan et qu'on n'y court pas plus de risques que dans un train rapide.

Passons à la description du port et des abords de Saint-Nazaire. Sa création a été ordonnée sous Louis-Philippe, en vue de remédier, pour les navires de forte calaison, à l'insuffisance du port de Nantes. Il fut terminé en 1865 et l'Empire, qui revendiqua comme une gloire son inauguration, fut porté à le faire valoir en y installant le service postal sur les Antilles. Désirant rester sur la défensive et n'étant animé d'aucun esprit de conquête, je ne rechercherai si ces services ne seraient pas, au point de vue du trafic ou des voyageurs, mieux à leur place au Havre, mais je constate simplement la différence qui existe entre le trafic de Saint-Nazaire et le trafic du Havre. Je prends les chiffres de 1906, le tableau général de la navigation n'ayant pas encore été publié pour 1907. Le mouvement total s'est élevé en 1906 à 2.235.953 tonneaux à Saint-Nazaire, et au Havre, à 8.387.667 tonneaux, soit une différence de 6.151.714 tonneaux en faveur du Havre.

Si nous considérons les lignes régulières, nous voyons qu'à Saint-Nazaire il y a quatre lignes long-cours

ou grand cabotage, plus cinq compagnies qui fréquentent assez régulièrement ce port. Nous avons au Havre 74 lignes dont 41 pour le long-cours. Je relève simplement ces chiffres pour vous montrer qu'elle peut être la différence de force contributive entre les deux ports, quand il s'agit d'entreprendre des travaux considérables que nécessite, à certaines époques, dans un port tête de ligne, le fonctionnement d'un grand service transatlantique. Eh bien, il est certain que Saint-Nazaire ne pourrait jamais produire, au point de vue financier, l'immense effort qui vient d'être fait au Havre. C'est pour cette raison que le port de Saint-Nazaire, bien amélioré d'ailleurs, a dû cependant se restreindre à cet égard, et se borner aux sacrifices exigés par ses éléments d'activité actuels.

Passons à l'examen des abords de Saint-Nazaire. Sa configuration est nettement indiquée sur la carte marine qui vient d'apparaître sur l'écran. Voici le Croisic ; dans le prolongement du Croisic se trouve Belle-Ile sur laquelle se fait l'atterrisage des navires venant de l'Ouest et du Nord-Ouest. D'après les *Instructions Nautiques*, la brume et le temps bouchés sont très fréquents à l'embouchure de la Loire.

Or, à une certaine distance du Croisic, se trouve un plateau qui s'étend de 3 milles du Nord au Sud, et qui s'appelle le plateau du Four. Il est d'ailleurs prolongé par une chaîne de rochers. Ce plateau a une mauvaise réputation ; il n'y a pas bien longtemps, c'est sur son accore que s'est perdu un steamer des Messageries Maritimes.

Différents feux, figurant sur la carte, vous indiquent la position d'écueils. Voici le phare de la « Banche », le phare du « Grand Charpentier », le phare du « Pilier ». D'autres plateaux ou écueils, comme ceux de la Lambarde, du Chatelier, des Jardinets sont indiqués par des

oubliant parfois que c'est là, le problème capital qu'il importe de résoudre *sans retard*, si nous voulons transmettre à nos petits-neveux, le glorieux héritage commercial, que nous ont légué les Colbert, les Dupleix, et tant d'autres illustres devanciers ? (*vifs applaudissements*).

ALFRED DURAND

Conseiller du Commerce extérieur.



Depuis cette conférence, les Allemands ont constitué le capital nécessaire pour la continuation de leur Chemin de fer de Bagdad.

L'Iradé les autorisant à commencer les travaux vient d'être signé ; les travailleurs sont recrutés ; incessamment les constructions vont commencer.

D'Erégli, la ligne ferrée suivra la direction Est, jusqu'à Mossoul, en passant par Adana, Tel-Alech et Tel-Halif. De Tel-Alech, un embranchement allant vers le Sud, par Alep, rapprochera les distances entre Constantinople, Médine et la Mecque, dont la voie ferrée (extrême Sud) sera achevée dans deux ans.

Paris - Constantinople - Jérusalem - La Mecque, sera le voyage de noces de nos petits-neveux !!!

A. D.

DANS LA SANGHA

Mœurs et Coutumes

La Sangha, comme affluent de droite du Congo, fait partie de cet énorme et riche réseau fluvial, qui draîne vers Brazzaville, centre de l'activité commerciale de la Colonie, une si importante partie du continent africain.

Grossie de la Kadei et de la N'Goko, la Sangha, depuis les rapides de Djoumbe, traverse la grande forêt, coulant sur un lit d'argile rouge, recevant les eaux d'un grand nombre de rivières herbeuses et marécageuses, cachées sous une riche végétation équatoriale, qui rend lente et difficile, la pénétration du pays.

Un climat chaud et humide rend cette région très malsaine.

La Sangha est très riche en produits naturels de toutes sortes, ivoire, caoutchouc. Le maïs, la banane, l'igname, le manioc, y sont cultivés par les indigènes, qui élèvent également la chèvre et le chien pour leur nourriture; néanmoins, la région est peu habitée. Elle comprend des populations sauvages et méfiantes, cannibales et fétichistes.

Les premières reconnaissances, sur la rivière, datent de 1890, Chollet monte jusqu'à la N'Goko, que Fourneau explore jusqu'au 5me degré de latitude. En 1891, Gaillard fonde le poste d'Ouesso et remonte jusqu'à Bania.

Ces premiers explorateurs, guidés par des indigènes de Bonga, village situé au confluent de la Sangha et du

Congo, conservèrent les noms donnés par ces derniers à la rivière et aux riverains « Sangha » et « Sangha-Sangha ».

En langue Boumoali, Sangha signifie « ile », Sangha-Sangha pourrait donc se traduire par habitant des iles, si l'on tient compte de cette explication des vieillards, suivant laquelle, aux temps qui précédaient notre occupation, les indigènes se refugiaient fréquemment sur les iles, pour échapper aux poursuites des tribus de l'intérieur.

Actuellement la Sangha est habitée par une foule de tribus, dont l'origine, pour la plupart, semble commune, dérivée probablement de la grande famille M'Fan, (Pahouin) avec laquelle ils ont de grandes ressemblances de mœurs et de coutumes.

Sous le nom de Boumoali, nous réunirons, dans cette étude, les Missanga des environs d'Ouesso, dont le voisinage de la rivière a fait des pêcheurs (à la nasse et au filet) et des navigateurs habiles, les M'Pomos de la Ndaki réputés pour leur férocité, les Linos, Issolos et autres peuplades de la Sangha et de la N'Goko.

Nous peindrons les Boumoali, surtout d'après eux-mêmes, suivant leurs récits et leurs légendes ; parfois paraîtront-ils puérils, mais de leur simplicité se dégage un charme, un intérêt, qui fait mieux comprendre l'âme noire.

Suivant les indigènes, Boumoali, serait le père non seulement de leur race, mais encore de plusieurs autres tribus voisines, qui interviendront parfois au cours de cette relation.

Religion. — Leur croyance à l'existence d'un Dieu est le centre autour duquel évolue leur système social, elle n'exclue pas toutefois celle aux esprits terrestres, « N'Domous » et aux esprits supérieurs « Djambis », non plus que les pratiques d'empoisonnement.

rade de Cherbourg, elle est vaste, bien abritée, sûre, profonde et peut être considérée comme une rade d'escale idéale. Les paquebots transatlantiques y pénètrent à toute heure par la large passe de l'ouest, vont mouiller et quelquefois seulement stopper derrière la digue. Les passagers leur sont amenés par des steamers auxiliaires et, après un séjour de 20 à 30 minutes, ils gagnent le large par la même voie.

Cherbourg a, dans ces dernières années, renouvelé ses tentatives en vue d'obtenir l'escale des paquebots attachés au port du Havre et même d'être substitué au Havre comme tête de ligne. Il avait été mis en appétit en 1892, pendant le choléra du Havre. A cette époque, les paquebots momentanément éloignés du Havre pénétraient dans l'Arsenal, s'amarraient dans le bassin Napoléon et y faisaient toutes leurs opérations. Naturellement, la préfecture maritime se mettait en quatre pour leur donner toutes les facilités possibles dans l'espoir de les garder définitivement. Si le bassin en question était suffisant pour des paquebots du type *Champagne*, *Bretagne*, il ne pourrait pas être fréquenté d'une façon pratique par des steamers tels que *La-Savoie*, *La-Lorraine*, *La-Provence* et *La-France*. Il faudrait donc trouver autre chose. A Cherbourg, on a mis sur pied plusieurs projets. Il en est un dont l'exécution vient d'être ordonnée, mais il ne concerne que le port de guerre. Il consiste à construire, près du Hommet, une grande rade abri, ressemblant à celle de Brest. En effet, la rade de Cherbourg est très agitée par certains vents : on a vu parfois les vagues sauter au-dessus de la statue équestre de Napoléon et même parfois entrer dans l'église de la Trinité située au fond de la rade. Toutefois, ce nouveau port devant être réservé aux navires de guerre, on a ébauché divers projets d'extension du port de Commerce qui ne peut rece-

voir actuellement que des navires de faible tonnage. Le plus connu — il n'est pas officiel — est le suivant : un vaste terre-plein, situé au Nord-Ouest du port de Commerce servirait d'appui à un quai de 500 mètres destiné aux transatlantiques ; on allongerait la jetée Ouest afin de protéger du côté de l'Est, et enfin, les digues qui continueront beaucoup plus au Nord, le nouveau port de guerre, l'abriteraient de la grosse mer venant de ce côté.

Or, il est absolument impossible d'assurer le fonctionnement d'un grand service transatlantique avec un seul quai de 500 mètres. Vous n'avez qu'à voir ce qui se passe ici. Il faut non seulement recevoir à quai les paquebots en service, mais les paquebots en réserve ou en réparation. Je crois que le rêve de la Chambre de Commerce de Cherbourg, au point de vue du port d'attache, est absolument chimérique. Il paraît encore plus irréalisable dans de pareilles conditions lorsqu'on envisage ce qui se prépare dans celui des ports anglais ayant, au point de vue transatlantique, des relations constantes avec Cherbourg. En vue de donner de plus grandes facilités aux paquebots de la « White Star » et d'attirer plus tard ceux de la « Cunard », on va y construire un nouveau bassin pouvant recevoir à quai quatre paquebots de 250 mètres au moins. Il faut ajouter aussi que le port de Southampton possède des aménagements extrêmement bien conditionnés pour l'accostage de paquebots moins longs. Comment dès lors supposer que le quai de 500 mètres projeté à Cherbourg pourrait suffire à la fois au service des paquebots français et aux escales des paquebots étrangers ?

Examinons maintenant la situation de Cherbourg par rapport à New-York et à Paris. La distance entre Le Havre et New-York est de 3.130 milles et la distance entre Cherbourg et New-York est de 3.066 milles. La

différence est de 64 milles. Nous nous trouvons à peu près dans les mêmes conditions, à ce point de vue, que dans la comparaison que nous faisions précédemment avec le port de Saint-Nazaire. Si nous prenons toujours le chiffre de 24 nœuds de vitesse pour base, nous trouvons que la différence sur le trajet maritime est de 2 h. 36 en faveur de Cherbourg ; mais si nous examinons le trajet en chemin de fer, nous voyons que Cherbourg est à 371 kilomètres de Paris et Le Havre à 228 kilomètres, la différence en faveur du Havre est donc de 143 kilomètres. Or la durée du trajet actuel entre Cherbourg et Paris est de 5 h. 30, la durée entre Le Havre et Paris est de 2 h. 45. Il y a donc, à ce dernier point de vue, une différence en faveur du Havre de 2 h. 45. Or cette différence terrestre de 2 h. 45 en faveur du Havre n'est compensée que par la différence maritime de 2 h. 36 en faveur de Cherbourg, par conséquent, il y a un avantage de quelques minutes en faveur du Havre. Donc, point d'intérêt au déplacement !

On me répondra peut-être : « comment se fait-il alors que tous les paquebots étrangers aillent à Cherbourg? C'est évidemment qu'ils trouvent que ce port est préférable à tous les autres ! Or la Compagnie Générale Transatlantique française se plaint de leur concurrence. Ne devrait-elle pas y transporter à son tour son service ou tout au moins y faire escale, pour lutter à armes égales avec ses rivales ? »

A première vue l'argument a sa force, mais il la perd tout à fait quand on examine comment les choses se passent. Il y a une différence complète entre la situation des paquebots venant du Nord de l'Europe, de la côte anglaise et celle des paquebots qui partent de la côte française. Voici pourquoi : les paquebots venant de la mer du Nord et de la côte anglaise, peuvent sans dérou-

tement aucun passer en rade de Cherbourg, en effectuant la petite opération que je vous ai indiquée tout à l'heure. Pas de perte de temps, séjour de 20 minutes, et quelquefois même pas obligation de mouiller, un simple stoppage. Il ne faut pas perdre de vue, d'ailleurs, qu'une autre raison à éloigné du Havre, depuis quelques années, les paquebots rapides des compagnies étrangères qui y touchaient auparavant, c'est l'insuffisance de ses aménagements. Or cette raison va disparaître bientôt, lorsque notre quai d'escale sera livré à la navigation et lorsque le creusement de notre nouvel avant-port a une cote suffisamment basse sera achevé. Il est présumable que Le Havre bénéficiera alors de nombreuses escales qui lui échappent aujourd'hui.

Quant à la situation des paquebots français, elle est toute différente, soit qu'on se place dans l'hypothèse d'une escale, soit qu'on envisage celle du port tête de ligne. Nous avons vu, d'après les calculs de distance et de temps, que Cherbourg ne présente aucun avantage sur Le Havre. C'est ce qui a permis à M. Charles Roux de constater, dans son rapport de 1898 sur les Services Maritimes Postaux, que la pratique du port du Havre et la touchée à Cherbourg s'excluent réciproquement dans les services étrangers transatlantiques. Par suite, l'escale à Cherbourg des paquebots français ayant Le Havre comme port d'attache n'aurait d'autre effet que de leur imposer un supplément de droits de navigation et de pilotage.

Quant à la question du port d'attache ou tête de ligne des paquebots français, il saute aux yeux qu'elle diffère essentiellement de celle de l'escale des paquebots étrangers. Le port d'attache ou tête de ligne d'un grand service transatlantique ne peut, en effet, se borner à leur offrir un simple mouillage. Il leur faut des installations

très complètes, très coûteuses, qui existent déjà en partie au Havre, qui s'y trouveront très perfectionnées d'ici peu et qui ne laisseront plus rien à désirer lorsque les travaux du programme de 1907 seront exécutés. Constatons en passant que d'ores et déjà les paquebots français, actuellement en service sur New-York, partent toujours directement du quai et ne sont obligés de débarquer, à l'arrivée, leurs passagers en rade qu'environ une fois sur trois. A Cherbourg, ce transbordement s'effectue dans tous les cas et, si je suis bien informé, suscite des plaintes assez vives de la part des voyageurs.

LOUIS BRINDEAU
Député
Ancien Maire du Havre.

(A suivre).

DES PAYSAGES DU LOT

aux Monuments de Toulouse

Voyage pittoresque et archéologique (1)

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de m'acquitter d'un devoir, en remerciant votre président de l'aimable invitation qu'il a bien voulu m'adresser. Je l'ai acceptée avec grand plaisir, car je n'ignorais pas de réputation la Société de Géographie du Havre, et n'étais pas sans avoir entendu parler du charmant et sympathique auditoire que l'on rencontre toujours ici : je suis heureux de faire, aujourd'hui, connaissance avec l'une et avec l'autre.

Je viens vous proposer un voyage sur la route des Pyrénées, entre le confin méridional de notre Massif Central et Toulouse. Nous rencontrerons dans ce pays bien des curiosités archéologiques, des vieux manoirs brillamment restaurés, des castels en ruine et d'antiques villes aux inestimables joyaux. Toutes ces reliques du passé sont réunies, vous le verrez, dans les plus délicieux écrins de la nature et, chemin faisant, nous ferons aussi connaissance avec deux merveilles souterraines : les grottes de Lacave et la rivière de Padirac. C'est même par

---

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 20 Mars 1908.

ces deux merveilles, situées dans la région du Haut-Quercy qui occupe actuellement le Nord du département du Lot, que nous commencerons notre voyage. La première, de découverte encore récente, vous séduira surtout par l'élégance de ses détails, et quant à la seconde, que l'on rencontre au fond d'un gouffre et que beaucoup d'entre vous ont sûrement visitée, elle a pour elle des impressions inoubliables et de fantastiques galeries.

Ces deux merveilles sont toutes de nuit et de sépulcrale solitude. A côté, il est une autre, aussi féérique, mais toute vivante et toute élancée vers le ciel, Rocamadour : c'est un village superbement accroché sous un roc et qui est, depuis longtemps, le but d'un pélerinage fameux.

Après avoir vu Padirac, Lacave, Rocamadour, nous verrons Cahors. Tous les âges de l'histoire y ont laissé quelques traces, depuis les vieux murs romains jusqu'au monument moderne élevé sur une place à la mémoire de Gambetta. Puis, dans la vallée du Lot, nous irons visiter un autre village fort pittoresque qui a nom Saint-Cirq-la-Popie ; ses environs ont tant de charmes qu'il serait trop long de tous vous les dire.

Enfin, dans une course rapide, nous descendrons jusqu'à Toulouse qui est à juste titre, dans notre Midi, la ville d'art la plus appréciée et où nous aurions pour nous retenir, bien plus de choses que nous n'en verrons ce soir.

Tel est le programme de notre voyage ; si vous voulez bien, mettons-nous en route.

Du Havre, nous allons naturellement à Paris et là, nous prenons à la gare du Quai d'Orsay, sur le chemin de fer d'Orléans, la grande ligne de Toulouse. Après avoir laissé à Orléans le chemin des châteaux de Tou-

celle d'un garçon, donne aux femmes le droit de raillerie et d'insulte à l'égard des hommes pendant toute la journée, que celle de deux jumeaux donne lieu à de grandes réjouissances.

L'enfant reçoit un nom, soit celui d'un grand personnage, soit celui d'un évènement impressionnant. Pomo, « grand serpent », fut ainsi appelé parce que, le jour de sa naissance, un boa s'était introduit dans la case de son père.

Les surnoms sont très usités : « bendo » le chasseur, « kouli » le bossu, « moké » le petit, etc.

Il est à remarquer que sur trois enfants, deux appartiennent au sexe faible.

Entre enfants de même mère, il y a prééminence de l'aîné, qui arrive rapidement, s'il est fils du chef de famille, à considérer les femmes de son père et de ses oncles comme les siennes et à s'ériger en petit tyran, les femmes n'ayant pas le droit de correction sur les enfants mâles.

Les enfants ne sont point, comme chez nous, l'objet de soins constants et méticuleux, il s'en faut de beaucoup; à califourchon sur le dos de leur mère, tant qu'ils ne sont pas susceptibles de marcher, ils sont soutenus dans cette position au moyen d'un morceau d'étoffe ou d'une peau qui les enveloppe et s'attache sur la poitrine de la mère, qui vaque ainsi à ses occupations journalières, sans autrement se soucier du « paquet » qu'elle porte sur le dos; l'on peut voir les bébés dormir en cette étrange situation ou suivre d'un œil curieux les mouvements de leur mère.

Dès qu'ils sont susceptibles de marcher, ils absorbent « beaucoup moins la mère », et trottent à leur gré, à condition, toutefois, qu'ils ne gênent pas les grandes personnes.

avait explorée au fond d'un gouffre. On y pénètre par un tunnel artificiel long de 200 mètres, et au bout de ce tunnel, on gravit un petit escalier qui vous conduit dans une salle circulaire dont l'immense voûte est ornée de remarquables pendentifs ; un entassement de rochers lui a fait donner le nom de salle du Petit Chaos. Une série de galeries, à peu près perpendiculaires à ce tunnel, se dirigent ensuite les unes vers la droite, les autres vers la gauche.

Dans les galeries de gauche, qui s'étendent sur 300 mètres, nous rencontrons tout d'abord la salle de Danse qui est vraiment fantastique par ses milliers de petites colonnettes et où la stalagmite a pris des formes de cascades.

Un passage encombré de fines draperies blanches comme la neige, nous conduit ensuite près des Trois Parques : ce sont trois grosses colonnes finement dentelées par la nature et majestueusement assises sur une énorme base.

Puis, nous arrivons à la salle des Lustres qui s'orne à profusion de stalactites groupées en forme de lampadaires, constellant à souhait un grandiose plafond. La variation des coloris, rouge, jaune, etc., donne à cette salle un charme tout à fait magique.

Plus loin, dans un décor de roches vives, c'est un palmier que l'on peut contempler. Dans une salle toute voisine se voit un éléphant qui, tout tranquillement, semble brouter des frondaisons d'albâtre. Bref, de tous côtés, c'est une série d'images diverses que l'œil du visiteur séduit se plaît à identifier.

De la salle de l'Eléphant, nous revenons sur nos pas vers le Petit Chaos et dans les galeries de droite, longues de 200 à 300 mètres, nous rencontrons bientôt la salle du Grand Dôme, d'une hauteur de 40 mètres, et près

de ce grand dôme, la colonne aux pattes d'araignée d'une filigrannée joliesse, très intéressante et très jolie ; nous arrivons enfin au lac qui est un des joyaux de Lacave par les gracieux ornements de ses parois et de sa voûte. La visite des grottes s'arrête là, et il ne reste plus pour revoir le jour qu'à revenir sur ses pas : personne ne s'en plaint.

De Lacave, nous quittons les bords de la Dordogne et nous montons maintenant sur les sommets du Causse, un vaste plateau parfois désert, mais le plus souvent couvert de chênes, qui est un prolongement méridional du Massif Central de l'Auvergne.

Au détour d'un chemin, Rocamadour s'offre subitement à nos yeux dans une large et profonde déchirure du plateau, plus escarpée sur la droite et moins aride sur l'autre bord ; au fond du tableau, en face de soi, on a le Causse qui continue à perte de vue ; dans le fond, un ruban de prairies où court l'Alzou et dont le vert exquis donne dans le paysage un peu blanc une note fraîche et reposante ; enfin, sur la droite, des sanctuaires accrochés aux rocs et plus bas, des habitations ; tout au sommet, couronnant le tout, un château découpant sur le ciel sa tour et ses remparts

Aussi souvent que l'on aille à Rocamadour, on éprouve chaque fois un saisissement profond et qui semble nouveau. On est toujours très impressionné par ces sanctuaires placés sous les rochers qui surplombent et qui forment avec le village en bas, et le château au sommet, une sorte de pyramide à trois étages. L'on a devant tout cela la sensation de choses qui ne seraient pas en place et il semble que ces chapelles et ces habitations, manquant d'une base solide, sont prêtes absolument à s'écrouler dans le vide.

femme esclave, son sort ne différant pas de celui de la femme libre, toutes deux étant des êtres inférieurs que l'on évite de frapper, car elles sont utiles et « agréables au besoin. »

La Famille

Elle est donc constituée par le groupement autour du chef des différents éléments que nous venons d'examiner. Chacun a une besogne bien définie : les hommes faisant la guerre, le commerce, se livrant à la chasse et à la pêche ; les femmes accomplissant les durs travaux, tous travaillant dans l'intérêt commun, l'accroissement de la famille et la grandeur de son chef ; vivant, suivant leur sexe, sur le pied de la presque parfaite égalité.

Les cas de séparation sont excessivement rares, la famille s'accroît donc constamment, si des circonstances extérieures, telles la guerre et ses conséquences, ne viennent l'amoindrir ou l'anéantir.

Le Village

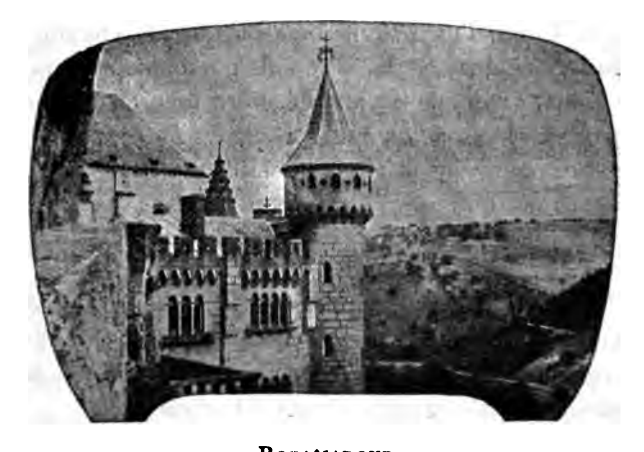
Le souci de la conservation a naturellement conduit au groupement de village par la réunion de plusieurs familles pour mieux résister aux assauts des voisins.

Le chef de village est généralement un homme qui offre des garanties de capacité, surtout comme guerrier ; il doit être agréé par les chefs de famille et les hommes libres, c'est généralement le frère ou le fils du chef précédent. Il reçoit une sorte d'investiture.

Son autorité est d'ailleurs purement nominale, chaque

mariées. Si le cœur vous en dit, Mesdemoiselles, allez à Rocamadour !

Près de l'épée de Roland, se trouve le petit chemin creusé dans le roc que je vous ai signalé tout à l'heure lorsque nous étions de l'autre côté du vallon et qui conduit au Refuge. De là, on a le village à ses pieds, puis l'Alzou, et tout à fait au fond du tableau, sur le sommet du Causse, le petit hameau de l'Hospitalet d'où nous avons découvert tout à l'heure Rocamadour, en arrivant de Lacave : c'est encore un autre aspect.



ROCAMADOUR

Anciens appartements de l'Evêque de Tulle

(Vue prise du Chemin du Refuge)

A côté, un petit escalier conduit à la chapelle Saint-Michel qui est le plus ancien des édifices actuels de Rocamadour et dont l'abside, qui fait saillie à l'extérieur, contient de curieuses peintures du XIIme siècle.

Nous voilà ensuite devant la porte de la Chapelle Miraculeuse, complètement réédifiée au siècle dernier dans le style du XVIme. A droite, dans un creux de la

La Circoncision

Quelques mois après son mariage, souvent plusieurs années, l'homme est circoncis, c'est pour lui la consécration du commencement de son existence d'activité dans la communauté, il pourra dès lors prendre part aux palabres, etc.

Cette cérémonie donne lieu à une danse appelée « Yango » qui lui a laissé son nom.

La fête de la circoncision dure trois jours, les deux premiers constituant une sorte de retraite, puisque le patient, après s'être soumis à l'examen des anciens, est enfermé dans une case ou il lui est donné à boire et à manger, notamment un fruit « Kabo », destiné à lui donner le courage de subir l'opération.

Le premier jour est appelé à faire les préparatifs de la fête, à réunir des vivres et des marchandises.

Le second jour, les hommes divisés en deux groupes, les circoncis et les non circoncis, se livrent à des danses et à des chants au cours desquels ils insultent les femmes de telle façon que leurs expressions ne peuvent être traduites... Le futur circoncis est revêtu d'un lourd vêtement en feuilles de palmier et la partie à opérer est recouverte d'un mélange d'herbes hachées, destiné à attendrir les chairs.

Le troisième jour est celui des femmes qui habillées de feuilles, menant grand bruit, se livrent à des danses et à des contorsions encore plus obscènes que celles des hommes. Cependant, le patient est conduit en un endroit où les femmes n'ont pas accès, pour y subir l'opération.

Il est étendu sur un lit fait de trois troncs d'arbres, une peau d'antilope jetée sur ses yeux, maintenu par deux hommes qui lui saisissent les bras.

Les hommes présents hurlent en brandissant leurs couteaux, cependant qu'un vieillard, s'approchant du patient, enlève le pansement, fait constater aux assistants que l'homme est dans les conditions requises pour être circoncis, marque à la peinture rouge, la place ou devra frapper le couteau des opérateurs. Ces derniers, l'un coupant de haut en bas, l'autre de bas en haut, procèdent avec une remarquable rapidité, la blessure est recouverte de cendre pour arrêter l'hémorragie.

Un mois de repos bien mérité succède à l'opération, pendant lequel, vêtu d'un jupon en écorce d'arbre, le malade fait chaque jour, plusieurs fois le tour du village, sa dextre armée d'un couteau.

La constatation de cette coutume ne conduit-elle pas à admettre que sous un climat analogue, les hommes à quelque race qu'ils appartiennent se sentent soumis aux mêmes lois d'hygiène, et recourent aux mêmes procédés ; n'y aurait-il pas lieu de voir en ce fait la manifestation de la volonté d'un homme qui a su s'imposer et ne pourrait-on comparer le dieu « Bembo » à Jésus, le Messie ou à Mahomet, le Prophète ?

Les Funérailles

Un décès vient-il à se produire? Les femmes se réunissent dans la case du défunt, ferment sa bouche, le recouvrent d'étoffes, puis se mettent à pleurer en jetant des cris ; le lendemain le cadavre est conduit en terre, accompagné de tous les parents et amis.

Au fond d'une grande fosse, sont disposées des écorces d'arbre, sur lesquelles sont déposées les marchandises du défunt ; si c'est un homme, avant de le recouvrir

sont à vous; si vous ne pouvez le franchir ou d'avance vous avouez vaincu, eh bien! je les garde. Ça vous va-t-il ? » Saint Pierre réfléchit encore quelque peu, puis finalement, il accepta. — « A la grâce de Dieu, dit-il! Marché conclu. »

Sur ce, le diable frappa du pied et il frappa si fort, si fort, que la terre s'enfonça jusque dans ses entrailles. Immédiatement tous les diablotins de gambader au-dessus de l'abîme, et Satan de rire sous cape. Il ne rit pas longtemps. — « Saute au nom du Père », dit Saint Pierre à sa mule, et la bonne bête sauta si bien que ses quatre pieds vinrent se poser sur l'autre bord. Vaincu, le diable s'enfuit, disparaissant dans le gouffre et laissant les Caussetiers à Saint Pierre qui les porta en Paradis où ils prièrent depuis pour leurs frères restés sur terre. Et voilà comment fut créé le gouffre de Padirac et voilà pourquoi il n'y a plus dans le pays que de braves gens !

On vous montre encore là-bas la trace qu'ont laissée les pieds de la mule. Malheureusement, on vous les désigne à cinq endroits différents... Après tout, Saint Pierre, il est vrai, a pu sauter plusieurs fois, tout comme les diablotins !

En réalité, voici l'histoire après la légende, le gouffre s'est formé, à une époque encore inconnue, par l'affaissement subit des voûtes d'une vaste caverne, et avant 1889 on n'avait guère pris garde à son existence. A cette époque, un savant et courageux spéléologue, M. Martel, eut l'idée de descendre au fond du gouffre, et par une grotte que le puits contenait à l'un de ses angles, pénétra dans une rivière souterraine dont l'existence était jusqu'à ce jour inconnue. Depuis 1889, d'autres explorations faites par MM. Martel, Viré, Gaupillat, de Launay, donnèrent à Padirac la célébrité que méritaient ses merveilles, et en 1898, après la constitution d'une

Société Anonyme et de difficiles travaux, le gouffre et la rivière souterraine étaient rendus accessibles au public.

Commençons maintenant notre visite.



PADIRAC : *Grand Escalier du Gouffre*

La descente dans le gouffre s'effectue d'abord par un puits artificiel profond de 14 mètres, pourvu d'un escalier en fer et débouchant dans une petite grotte latérale au grand gouffre. Cette grotte s'ouvre elle-même sur une grande corniche naturelle qu'on a transformé en commode et spacieuse terrasse et où est installé un restaurant.

Au bout de cette terrasse, dans le gouffre même, est un grand escalier de fer, haut de 37 mètres, qui conduit

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-Verbal de la Séance du Comité du 15 Mai 1907

Présidence de M. E. DUPONT, Président.

La séance est ouverte à 9 heures, sous la présidence de M. E. Dupont.

Le procès-verbal de la précédente séance est lu et adopté.

M. Loiseau, Secrétaire général, donne lecture de la correspondance, savoir :

1° Lettre de M. René Boitier, Trésorier, s'excusant de ne pouvoir assister à la réunion de ce soir ;

2° De Bordeaux, invitations aux divers Congrès auxquels donnera lieu l'Exposition Maritime, entre autres au 28me Congrès national des Sociétés françaises de Géographie ;

3° Du Comité Dupleix, envoi du programme d'un voyage qu'il organise jusqu'à Tombouctou et d'un voyage d'Etudes aux Etats-Unis et au Canada.

M. le Président serait heureux qu'un membre de la Société se rende au Congrès de Bordeaux : M. Favier se fait inscrire.

Abordant la question du Concours de Géographie, M. Loiseau propose et fait adopter la suppression du 3me groupe, garçons de 16 à 20 ans, vu l'insuffisance habituelle de concurrents.

Il est procédé ensuite à la nomination des membres des Commissions du Concours. Sont élus :

1° Membres de la Commission du choix des questions : MM. Carton, Favier, Loiseau ;

2° Membres du Jury : MM. Barre, Fritz, Meura, Schmitt, Vanier. — Membres suppléants : MM. Boitier, Guitton, Ménager.

M. Lebreton, Administrateur des affaires indigènes, à Brazzaville, est admis, sur la présentation de M. Fritz, comme membre correspondant.

M. Ferd. Vanier lit une communication sur le Chemin de fer de Konia-Bagdad.

La séance est levée à 10 h. 1/2.

Procès-Verbal de la Séance du Comite du 24 Octobre 1907

Présidence de M. E. DUPONT, Président.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. le Secrétaire général donne lecture de la correspondance :

Lettre de M. le Maire remettant au nom de la Ville du Havre, pour le Concours, 3 médailles de vermeil et 2 d'argent ;

Lettre de M. le Commissaire général de l'Etat de Sao-Paulo, à Anvers, remettant deux exemplaires d'un ouvrage sur la Valorisation du Café au Brésil ;

Lettre de M. le Vice-Consul de Suède offrant, au nom du Touring-Club Suédois, un album sur la Suède Pittoresque ;

Letttre de M. le Consul du Brésil, au Havre, offrant une brochure sur le Brésil.

Sont présentés comme nouveaux membres de la Société :

MM. Eug. Godement,	présenté par	MM.	Meura et Briant.
Gust. Fosse	»	»	E. Caron et G. Catteaux.
Ch. Dethier	»	»	Hauzeur et Meura.
Mlle Charles de Malmain	»	»	Chancerel et Boivin.
MM. E. Level	»	»	Guitton et Schneider.
Edm. Derome	»	»	F. Vanier et R. Pesle.
R. Obry	»	»	Favier et Pellissier.
Geneviève-Duhamel	»	»	Monguillon et Guitton.
Edm. Voisin	»	»	E. Dupont et Ch. Martin.
Ralph Kruger	»	»	Monvert et Hauzeur.
R. Gravière	»	»	Fritz et Boivin.
J. Carcopino	»	»	Favier et Pellissier.
P. Jobin	»	»	J. Caron et Guitton.

Il sera statué sur leur admission dans une séance supplémentaire.

M. L. Guitton donne, grâce à de larges extraits, très heureusement choisis, un compte rendu intéressant de l'ouvrage de M. Paul Henrix sur le Brésil.

Amélioration sanitaire de Rio-de-Janeiro. — Abolition de l'esclavage. — Détails sur la Constitution, la population, l'immigration, les facilités de naturalisation, la colonisation allemande, les cultures du Café, du caoutchouc, du sucre, sur les finances, le change et sa fixation, sur la valorisation du café, tels sont les principaux points sur lesquels M. Guitton retient l'attention de son auditoire.

M. le Consul du Brésil remercie M. Guitton d'avoir, en termes si heureux, parlé de son pays. Il donne ensuite quelques renseignements complémentaires sur les divers sujets précédemment traités.

Après quelques mots de remerciement à M. Guitton et à M. le Consul du Brésil, M. le Président annonce pour le 15 Novembre une conférence de M. J. Hess sur le Maroc et une de M. A. Durand sur la Turquie pour le 13 Décembre.

La séance est levée à 10 h. 1/4.

Procès-Verbal de la Séance du Comité du 15 Janvier 1908

Présidence de M. E. DUPONT, Président.

La séance est ouverte à 8 h. 3/4, sous la présidence de M. Dupont.

Après lecture et adoption du procès-verbal, M. P. Loiseau, Secrétaire général, donne communication d'une lettre de M. le Docteur Charcot, sollicitant le concours financier de la Société pour l'expédition qu'il se propose de faire au Pôle Sud. M. Loiseau a répondu que le budget de la Société ne permettait pas de souscrire.

Sont présentés pour faire partie de la Société :

MM.	U. Carpentier,	présenté par	MM.	Guitton et Boivin.
	Dr Le Nouëne	»	»	V. Schmitt et Dr Dufour.
Mlle	S. Bouquet	»	Mlles	Kirschbaum et Souilhac.
MM.	L. Langlois	»	MM.	Favier et Sauvage.
	A. Corbeau	»	»	E. Dupont et Dr Dufour.
	R. Rebour	»	»	Boivin et Poidvin.
	Bach	»	»	Danon et Guitton.
	Dr Guillot	»	»	Dr Dufour et F. Vanier.
	A. Dubail	»	»	Lefièvre et Fritz.
	E. Jallageas	»	»	Bricka et Krause.
	N. Danilow	»	»	Guitton et E. Dupont.
Mme	Taillemas-Murer	»	»	F. Vanier et Le Coniac.
MM.	E. Thieullent	»	»	Guitton et H. Thieullent.
	L. Ribard	»	»	Dr Dufour et Loiseau.

M. René Boitier, Trésorier, dépose le projet de budget de 1908, sensiblement comparable à celui de 1907. Il se balance, en recettes et dépenses, à 8.646 francs. — Adopté.

ligne de chemin de fer, ou remonter vers Beaulieu qui, sur les bords de la Dordogne, a une très belle église romane ; mais Cahors nous appelle, et j'ai hâte de vous y conduire.



Dans les Gorges de la Cère

Cette ville de Cahors compte actuellement 14.000 habitants et, dominée par une ceinture de collines qui en font presque tout le tour, elle s'étage en amphithéâtre dans une presqu'île formée par le Lot. Sa principale curiosité, dont elle se fait gloire est, sans contredit, le pont Valentré. Sous tous ses aspects il est pittoresque à ravir, et avec ses trois tours à machicoulis, c'est un type très précieux de l'architecture du Moyen-Age, malgré quelques fantaisies de restauration de Viollet-le-Duc.

Sa construction date du XIVme siècle. Il fut, en effet, commencé en 1308, mais les chroniqueurs nous apprennent qu'il n'était pas achevé avant un demi-siècle, peut-être plus, et quant à son histoire à cette époque, on ne dit guère qu'une légende. C'est encore un tour du diable et le voici :

C'était en l'an de grâce 1300 et quelque, je ne cherche point à préciser. Quelques mois auparavant, les consuls de la bonne ville, pressés par la population, avaient promis forte récompense à qui terminerait ce pont depuis trop longtemps attendu. Un brave maître maçon, pauvre d'argent mais riche d'espérance, l'avait promis pour les prochaines vendanges, solidement fait et bien garni de tours crénelées. L'architecte dirigeait fort bien ses ouvriers, paraît-il, mais quoi qu'il fit, les travaux n'avançaient guère ; et pourtant, septembre approchait, les raisins étaient presque mûrs, et dans l'attente du vin nouveau, tout le monde riait et chantait, sauf notre maître maçon.

Le pauvre homme, qui aimait à tenir parole, était presque au désespoir, et, sans trop savoir ce qu'il faisait, un beau matin, sous une inspiration qu'on peut assurément qualifier de diabolique, il résolut d'appeler à son aide Satan dont il avait entendu parler comme d'un grand bâtisseur de châteaux et de forteresses, voire même de ponts. Il obtint de lui un rendez-vous sur le sommet d'Angély et exposa son affaire. Le diable promit d'exécuter les ordres, mais en retour, par un contrat bien en forme, — car le diable avait fait son droit dans une des meilleures universités, et savait qu'on ne donne rien sans exiger quelque chose en échange, — l'architecte dût lui engager son âme.

Dès lors, les constructions avancèrent avec une incroyable rapidité. L'homme ordonnait, donnait les dimen-

sions, l'épaisseur des murs, la hauteur des piles, et le diable allait et venait, remuant comme des plumes et accumulant sur les chantiers les blocs calcaires des bords du Lot et les grès des environs de Figeac.

Si notre maître maçon n'eût été un rusé, il eût vu son âme bien en péril : il la sauva par un expédient. Satan, vous le savez, avait promis de tout faire. « Tiens, lui dit notre homme comme les travaux s'achevaient, prends ce crible et va-t-en aux sources du Lot chercher l'eau nécessaire aux maçons. » Satan comprit bien qu'il était joué. Il tenta cependant l'aventure ; mais malgré la rapidité de son vol, il ne put transporter une seule goutte d'eau. Il prit la fuite en acceptant sa défaite ; mais à quelques jours de là, il voulut se venger. Un soir, en effet, où l'architecte déjà couvert de gloire, félicité par les consuls, porté aux nues par la population, venait admirer son pont, seul et à loisir, subitement, sans cause apparente, l'angle d'une tour s'écorna. Vite il le fit réparer. Le lendemain, nouvelle écornure, seconde réparation. Et le fait se renouvelait chaque jour, tandis que le diable, perché sur les rochers d'Angély — vous avez reconnu qu'il était le coupable — narguait son ancien associé. Le pauvre homme mourut de chagrin. — Dieu eût son âme, car il s'était repenti, – et après lui, Satan lassa bientôt les ouvriers. De nos jours seulement, les pierres furent solidement fixées : on a sculpté sur l'une d'elles un petit diable faisant des efforts pour l'arracher, et depuis ce temps-là, Satan a peur de sa propre image et reste tranquille.

Des bords du Lot, nous allons maintenant visiter quelques coins curieux de la vieille ville. Il y aurait beaucoup à faire si nous voulions tout voir et nous rencontrerions dans une promenade complète tant de souvenirs du Moyen-Age et de la Renaissance, que j'hésite pour en choisir quel-

ques uns et vous les faire connaître. Là, dans les quartiers des Badernes, les rues ont conservé leur aspect de jadis: elles sont étroites, pavées de gros cailloux et les maisons, aux façades diverses, cachent souvent dans leur cour des détails fort amusants. Très curieuses sont notamment la rue Nationale, celle du Cheval Blanc, celle de l'Université, la dernière surtout fort jolie, sous la vive lumière qui tombe d'en haut, contrastant avec l'obscurité des arceaux; son nom rappelle le souvenir d'une institution dont les bâtiments étaient voisins et qui brilla d'un vif éclat du XIVme siècle à 1751, attirant des étudiants nombreux sous les maîtres les plus réputés, au nombre desquels on place notamment le grand jurisconsulte Toulousain Cujas.

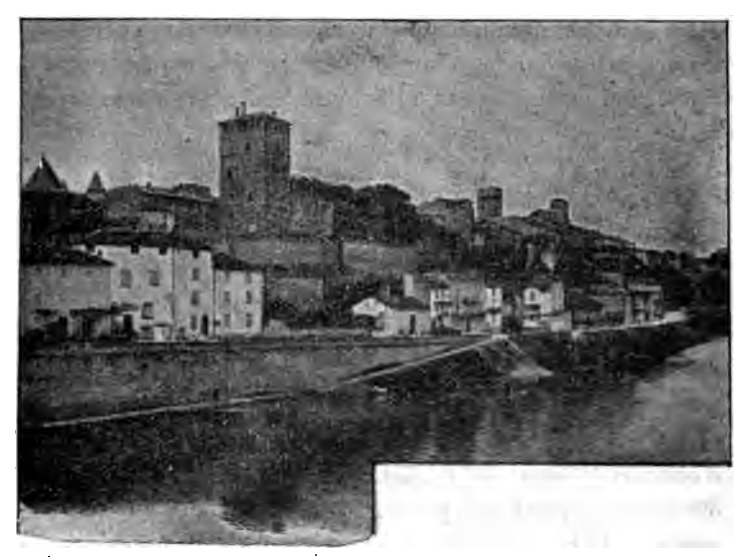
Tout près, se trouve l'admirable et riche fenêtre du logis de Cardailhac, aux ornements variés, d'une conservation tout à fait parfaite ; puis, dans la rue, qui a nom gentil de Donzelle, un buste du commencement du XIVme siècle, une tête de femme, souriante et couronnée.

A quelques pas de la rue Donzelle, nous allons par la rue Ste-Ursule rejoindre la place Henri IV, et nous sommes là devant la demeure des Roaldès, où le roi de Navarre aurait, dit-on, séjourné après la prise de Cahors en 1580. Avec sa façade, il faut admirer aussi, à l'intérieur, une belle cheminée, deux belles portes placées côte à côte, dans un escalier en spirales séparées par de gracieux fleurons, et enfin, dans une cour, une gracieuse fenêtre, fort jolie à voir d'une galerie en bois située en face.

Non loin encore, le cloître de la cathédrale, construit de 1494 à 1509, nous offre ses fines dentelles de pierre du plus pur gothique flamboyant. Il convient d'y remarquer dans une niche une Vierge du début du XVIme siècle, empreinte à la fois de ce naturel et de ce sentiment idéal et pur qui persiste au milieu des apports du réa-

lisme flamand et bourguignon à cette époque de la sculpture française.

Quant à la cathédrale, sur laquelle il y aurait beaucoup à dire, elle contraste un peu par son austérité avec la grâce du cloître. Elle compte une seule nef et deux coupoles romano-byzantines, qui en font le principal caractère. Sa façade est massive, sans grand ornement ; par contre, on doit admirer sur le côté nord, un portail du XII[me] siècle, d'une sculpture tout à fait parfaite.



CAHORS : *Vue de l'Est*

De la cathédrale, nous passons aux quais, et nous voilà devant une pittoresque perspective de tours et de jardins en terrasses, qui sont comme une vision du Moyen-Age. En passant par Saint-Barthélemy, la tour du Pape Jean XXII, le Château du roi, aujourd'hui occupé par la prison, elle va suivant le fleuve, jusqu'au collège Pélegry.

Les bâtiments de cette dernière institution occupaient dans le quartier un large emplacement et si l'on veut en avoir une idée, on peut prendre, à côté des quais, la rue du Four-Sainte-Catherine. On ne regrette pas d'ailleurs la promenade, car c'est un des coins les plus curieux du vieux Cahors, dont les brusques contours aux décors changeants offrent, à l'abri d'anciennes murailles, les plus pittoresques détails.

On aboutit ainsi à la rue du Château-du-Roi qui conduit à celle des Soubirous et au quartier de la Barre. Il y a là divers monuments : l'ancienne porte des Thermes, un arc gallo-romain, d'antiques remparts malheureusement bien mutilés, et une Barbacanne du xve siècle.

Notre visite à Cahors ainsi terminée, nous poursuivons notre programme et nous nous rendons à Saint-Cirq-la-Popie. Le voyage est des plus agréables et si nous n'étions un peu pressés, il serait charmant de suivre à loisir les méandres du Lot. Nous verrions Arcambal, puis Saint-Géry, Pasturac, tous dans une agréable situation ; plus loin le Défilé des Anglais nous offrirait sa route en encorbellement, et après quelques instants d'obscurité sous le tunnel de Coudoulous, long de 300 mètres, qui donne passage à la route, nous aurions la surprise de Saint-Cirq-la-Popie.

Le village est perché sur un rocher à pic qui domine le Lot et, pour mieux contempler son séduisant paysage, je vous proposerai d'y arriver en bateau. On suit d'abord de hautes falaises grises qui portent au loin sur leurs bords une église du xvme siècle ; puis, après un détour, le décor change et, sans être moins impressionnant, laisse apparaître, dans un cadre plus vert, un coin de village s'étageant en amphithéâtre. Nous débarquons et

teignons rapidement l'entrée de la bourgade, qui est rt ancienne et eût d'ailleurs jadis une certaine impornce dans la région. Une vieille porte y donne accès et ıntiques masures conservent à la cité, comme à cerins coins de Cahors, un air de Moyen-Age : les unes



SAINT-CIRQ-LA-POPIE *(Vue prise en barque sur le Lot)*

nt des plus modestes, d'autres témoignent encore par elques restes qu'elles furent jadis le logis d'un bon urgeois, peut-être d'un seigneur ; mais toutes rendent ttoresque une rue fort en pente et pavée de gros illoux.

Mais il était évident dès cette époque que les Brestois. qui n'ont jamais désarmé, ne se résigneraient pas à leur défaite et saisiraient la prochaine occasion, c'est-à-dire le renouvellement des conventions postales en 1911, pour tenter de prendre leur revanche.

Nous avions à cette époque comme principal adversaire M. Pichon, alors député, aujourd'hui sénateur du Finistère. M. Pichon est actuellement le membre le plus agissant du Comité Brest-Transatlantique qui déploie en ce moment une si grande ardeur en vue de l'échéance que je vous signalais, dans une propagande incessante. Nous avons pensé qu'il était indispensable, en présence de cette attitude belliqueuse, de ne reculer devant aucun effort pour déjouer la tactique de nos adversaires. Il m'a semblé que ces efforts étaient d'autant plus nécessaires. qu'en 1898, sur un amendement d'ajournement présenté devant la Chambre, nous n'avions recueilli que 30 voix de majorité. Il est vrai — comme cela se passe toujours — que la majorité s'est accrue considérablement ensuite. mais cela nous avait fait légèrement frissonner, et j'ai estimé depuis cette époque qu'il convenait de rassembler les faits, documents et arguments qui pourraient ultérieurement servir de base à notre défense. Depuis, j'ai pensé également qu'il fallait, pour présenter au Parlement des raisons précises et décisives, nous renseigner dans les ports étrangers transatlantiques et aussi nous livrer à une étude complète et minutieuse de la situation et de l'état des ports français qui prétendent nous ravir la ligne de New-York. J'avais en effet constaté, au moment de la discussion de 1898, que ce qui faisait en grande partie la faiblesse de nos adversaires, c'est qu'ils parlaient du port du Havre sans le connaître, qu'ils avaient commis de nombreuses erreurs : les renseignements dont nous nous étions entourés nous avaient permis de les signaler

et d'éviter, en ce qui concerne les autres ports, d'encourir les mêmes reproches.

A Brest, et aussi, si je suis bien renseigné, à Cherbourg et à Saint-Nazaire, on s'est quelque peu agité à l'occasion du projet concernant l'agrandissement du port du Havre. Vous savez que ce projet a été déposé au mois de décembre dernier par M. Barthou, mais il en était question depuis un certain nombre de mois.

Nos adversaires n'avaient pas manqué de suivre pas à pas toutes les étapes de la question : votes de la Chambre de Commerce, du Conseil Municipal, du Conseil Général et semblaient disposés à faire opposition au vote de ce projet. C'est dans ces conditions que la Société de Géographie Commerciale de Paris me pria, au mois de Janvier, de faire une conférence sur le port du Havre et la grande navigation. J'acceptai avec empressement : j'y trouvai une occasion de faire justice des erreurs et des légendes que, depuis trop d'années, on a accumulées dans la presse ou ailleurs, autour du port du Havre.

Dans cette conférence, je m'attachai principalement à faire valoir d'une façon générale l'importance considérable du Havre au point de vue maritime et commercial, l'importance de son marché et aussi l'excellence de sa situation au point de vue des relations transatlantiques avec l'Amérique du Nord. J'indiquai enfin les améliorations qui résulteront de l'achèvement du programme de 1895 et de l'exécution du nouveau projet.

Je n'ai pas l'intention de vous faire une conférence identique. Il y a, dans un pareil sujet, énormément de choses qu'il est inutile de dire devant des Havrais. Je n'ai pas à vous faire visiter notre propre port, à faire passer sous vos yeux les évolutions des grands navires dans notre avant-port et les bassins. Tout cela était indispensable à montrer dans d'autres milieux, mais pas ici.

d'amour où les poètes locaux célébraient avec art la grâce et l'esprit de noble et gente dame Marguerite de Cardaillac.

Pour pénétrer à l'intérieur du manoir, il faut passer tout d'abord par une porte surmontée de créneaux ; on se trouve alors dans un jardin qui possède sur l'un des côtés l'ancien temple protestant, du xvme siècle. Puis on passe sous une autre porte, aux fines arabesques, près du corps de garde, et l'on arrive ainsi aux bâtiments eux-mêmes, sur une terrasse ayant vue sur le Lot. Sur une façade de cette terrasse se trouve une très belle galerie, qui réunit deux corps de logis et donne accès aux divers appartements.

Ces appartements ont en général conservé leurs vieux plafonds à poutrelles et leurs vastes cheminées, mais ce qui en fait avant tout l'intérêt, c'est leur riche collection de tapisseries du xvime siècle, dont sept pièces sont entièrement tendues. Dans une chambre, où se trouvent aussi deux vieux fauteuils des anciens seigneurs de Gourdon, se voit toute l'histoire de Moïse ; une chambre à côté contient en six tableaux l'histoire de Joseph ; ailleurs, ce sont des chasses à l'ours, au cerf, au lièvre. Mais les tapisseries les plus intéressantes sont certainement celles du grand salon ; le plus grand panneau a 5 m. 50 de long et 4 m. 50 de haut et quant aux scènes, elles forment tout un roman de chevalerie. C'est d'abord une châtelaine qui part pour la chasse, suivie par les seigneurs des environs ; puis en forêt, la poursuite furieuse du sanglier et lorsque l'animal est tué, le seigneur qui offre galamment à la dame la hure de la victime ; l'histoire se termine par le châtiment d'un coupable qui avait ensuite ravi le présent.

Je me bornerai ce soir à indiquer que ce service fut créé en 1783, qu'il partit d'abord de Port-Louis, puis de Lorient, et ensuite du Havre. On avait en effet reconnu que le port de la Manche était plus apte que tous les autres à servir de point d'attache à un pareil service. Toutefois, par suite de circonstances spéciales — on avait traité avec des armateurs dans des conditions trop onéreuses pour l'Etat — ce service ne fonctionna pas longtemps. Un nombre considérable d'années s'écoula avant que l'on pût assister, non pas à la renaissance d'un service francais, mais à l'établissement d'un service sous pavillon étranger entre la France et les Etats-Unis. Il n'est pas nécessaire d'insister longtemps sur les causes de ces interruptions : ce sont les longues guerres maritimes qui se sont succédé pendant les périodes de la Révolution et du premier Empire ; c'est aussi à la fin de cette dernière, la guerre qui éclata en 1812 entre l'Angleterre et les Etats-Unis, guerre tellement sérieuse qu'elle amena la prise de la Nouvelle-Orléans par les Anglais, et qui ne permit pas au pavillon Américain de prendre plus tôt, au point de vue transocéanien, l'importance qui lui était réservée. Lorsque survint la paix de 1815, des correspondances encore irrégulières mais assez fréquentes, s'établirent entre la France et les Etats-Unis sous pavillon étoilé. C'est sur Le Havre que les Américains ont jeté leur dévolu et leurs navires ne tardent point à détenir le record de cette navigation. C'est en 1822 qu'est créée la première ligne régulière sous pavillon américain entre les Etats-Unis et la France. Bientôt, dans les années qui suivent, ces lignes se multiplient, et l'on arrive à en compter près d'une demi-douzaine. Toutes ces lignes aboutissent au Havre. Dans l'intervalle les Américains, excités par l'exemple des Anglais, qui en 1808 avaient fait partir de la baie de Cork et de Bristol les deux

Sidoine Apollinaire et Ausone ont chanté à l'envi les beautés et elle fournissait à Athènes et à Rome même des orateurs qui étonnaient les habitués du Forum par leur langage élégant et fleuri. Si vous ajoutez à cela une riche floraison d'églises et de monuments de toutes sortes, de tous styles, roman, gothique ou renaissance, vous aurez une idée de la ville qu'anime de plus une bonne gaieté méridionale.

La ville moderne possède de très beaux boulevards, de magnifiques jardins publics, ornés d'œuvres d'art. Mais à tout seigneur tout honneur ; nous devons d'abord une visite au Capitole, qui n'est autre que le palais municipal. C'est un monumental édifice dont la principale façade, de style ionique, fut édifiée en 1750. La droite est occupée par le Grand-Théâtre et la gauche, par les services de la Mairie.

Devant est une grande place qu'il faut surtout voir lors du marché ; elle est alors d'un aspect fort amusant, car les étalages de fruits, de légumes et d'objets divers s'abritent sous d'immenses parapluies qui disparaissent comme par enchantement sous le coup de midi.

A l'intérieur de ce Capitole, il y a à voir une ravissante cour avec porte de la Renaissance, surmontée de la statue de Henri IV, puis la magnifique salle dite des Illustres, ornée par les maîtres toulousains.

Lorsqu'on a vu tout cela, on sort sur un joli square, près d'un donjon du xvme siècle où sont les archives municipales, et l'on arrive à la rue Alsace-Lorraine, la principale de la ville. C'est là que se concentre toute l'animation ; les grands magasins s'y trouvent réunis et le soir, de 5 à 7 heures, c'est le rendez-vous des flaneurs.

La rue Alsace-Lorraine conduit de plus au Musée, qui, dans un cadre charmant, occupe en partie l'ancien couvent des Augustins. Le cloître, en particulier, est délicieux avec ses gracieuses ogives trilobées et ses

roues, mises en service par le gouvernement français, sont obligées de quitter la ligne de New-York, nous voyons le steamer américain *United-States*, qui avait été construit en vue d'un service entre Liverpool et New-York, faire au Havre son premier voyage et y établir des départs réguliers. Il est suivi de vapeurs de différentes lignes, de « The Ocean Steam Ship C° », de la « Steam Navigation C° », de la « North Atlantic » et de la ligne « Vanderbilt ». Ce sont des navires dont les noms sont restés populaires au Havre, par exemple : le *Franklin*, le *Humboldt*, le *Nashville*, le *Fulton*, l'*Arago*, le *Vanderbilt*, l'*Adriatic*.

Bientôt la France voit qu'elle ne peut pas rester plus longtemps en retard et c'est entre 1860 et 1864 qu'est fondée la Compagnie Générale Transatlantique dont le premier départ a lieu du Havre, en Juin 1864, avec le paquebot le *Washington*. Mais les Allemands et les Anglais trouvant qu'il y a encore quelque chose à faire au Havre, n'hésitent pas à y établir de nombreuses escales, et c'est ainsi qu'en 1869, on voit entrer dans le port du Havre des paquebots de la « Hamburg America », de la « North German Lloyd », et ceux de plusieurs lignes britanniques. Depuis, en 1873, en 1882, en 1898, à chaque modification ou renouvellement des contrats postaux, c'est au Havre qu'a été maintenue la tête de ligne du service postal sur New-York.

Tel est le rapide historique de la navigation transatlantique entre Le Havre et New-York depuis 1783 jusqu'à nos jours. Je vais vous demander maintenant la permission de le compléter en vous présentant des témoins.

Le navire que vous voyez sortir du bassin de la Barre (1823) est un des premiers des voiliers ayant appartenu aux lignes régulières fondées en 1822. Ces navires avaient une telle réputation que sept ans après, dans les

domine un clocher octogonal et que complète à ravir une série d'absidioles groupées autour du chœur et sur les bords du transept. Cette abside comptait autrefois un chemin de ronde à ouvertures extérieures qui ajoutait à la beauté légère du chevet, et qui était couvert en briques rouges dont les tons chauds se mariaient harmonieusement avec les vieilles murailles de l'édifice. Malheureusement, Violet-le-Duc a bouché les fenêtres du chemin de ronde, et il a remplacé la toiture de briques rouges par de lourdes dalles calcaires qui ne sont pas du tout dans le caractère général.

Quant à l'intérieur de Saint-Sernin, il comporte cinq nefs voûtées, dont la principale est d'une hauteur de 21 m. On y remarque de magnifiques stalles de la Renaissance, de curieuses fresques, une magnifique grille en fer forgé, un Christ byzantin du XIIme siècle et enfin une crypte où sont rassemblés, avec la plus précieuse collection de reliques, des souvenirs divers et de nombreux objets d'art. Entre ces derniers, il y a lieu de retenir un reliquaire en émail de Limoges, du XIIIme siècle, dont le sujet est tout à fait toulousain : c'est la translation des reliques de la vraie croix de Palestine à Saint-Sernin. Sur un des bas-côtés du coffret, Sainte Hélène guidée par un ange, découvre la vraie croix ; puis on voit l'envoyé de Saint-Sernin s'embarquer pour passer la mer, et il arrive enfin devant l'abbaye pour remettre au clergé les reliques rapportées de Terre Sainte.

Après Saint-Sernin, la plus curieuse des églises de Toulouse, nous pourrions en voir plusieurs autres et, par exemple, la cathédrale Saint-Etienne, dont la nef et le chœur sont dans un axe différent et n'ont été réunis au XVme ou au XVIme siècle que par des artifices de construction ; on y remarque d'intéressantes verrières, un fort beau retable représentant le martyre de Saint-Etienne,

au grand autel, et une magnifique collection de tapisseries. Je vous mentionnerai également l'église des Jacobins, aujourd'hui chapelle du Lycée, qui est l'un des chefs-d'œuvres du style gothique Toulousain ; l'intérieur, qui comporte une simple abside à pans coupés, offre aussi une nef d'une extrême originalité divisée en deux parties par une rangée de légères colonnes d'une extrême hauteur soutenant une voûte des plus élégantes.

Mais malheureusement le temps passe et nous avons encore à visiter quelques vieux hôtels. Ces beaux logis du temps jadis sont dus, vous vous en doutez, à une aristocratie locale fort éprise de luxe et d'art. Ils datent tous de la plus belle époque toulousaine, d'une Renaissance particulièrement brillante qui eut ses artistes locaux hors de pair et, à travers l'inspiration italienne, sut néanmoins demeurer originale, indépendante et créatrice. C'est là leur principal intérêt et ils sont si nombreux que nulle part ailleurs peut-être en France, sinon dans des villes comme Rouen ou Bourges, et pour des époques parfois un peu différentes il est vrai, on ne peut trouver réunies autant d'œuvres aussi charmantes et d'un goût aussi pur.

Au hasard d'une promenade, voici par exemple, l'hôtel Lasborde, qui fut construit au XVIme siècle pour un célèbre avocat, Accurse Maynier. Les fenêtres surtout sont intéressantes par des cariatides admirables d'expression : les personnages sont si vivants qu'ils semblent causer entre eux, discuter ou regarder les passants.

Dans un autre quartier est l'hôtel Bernuy, occupé aujourd'hui par le Lycée. Ce Bernuy était un marchand espagnol qui s'enrichit dans le commerce du pastel et fit une fortune si colossale qu'il servit de caution à François Ier prisonnier à Madrid. Son logis compte une fort jolie cour à arcades qui est une merveille de bon goût avec

ses galeries à balustrades, et possède encore sur la rue une porte très élégante.

Comme autre porte curieuse, je vous signalerai celle de l'hôtel de Felzins, qui date de 1566. Elle donne accès, elle aussi, sur une ravissante cour, et dans les appartements du logis se voit une cheminée attribuée à Jean Goujon.

Tout à côté de cette demeure, voici un autre hôtel, commencé en 1538, avec une façade de grand caractère, ayant cela de particulier à Toulouse qu'elle n'est point en briques : le logis a reçu pour cette raison le nom d'Hôtel de Pierre, et outre sa façade qui date de 1612, on y remarque une cour de très belle ordonnance, d'une ornementation à la fois sobre et élégante qui a eu pour auteur le plus célèbre des architectes toulousains, Bachelier.

Pour terminer, voici le joyau, l'hôtel d'Assezat, le plus beau et le mieux conservé de Toulouse, et en même temps une des merveilles de la France monumentale, une de celles peut-être qui exprime le mieux le génie clair et harmonieux de notre race. Il aurait eu Bachelier pour premier architecte d'après certains, et il fut commencé en 1555 pour le riche bourgeois dont il porte le nom, puis terminé sous Henri IV. La partie supérieure et le couronnement de l'escalier ne datent, en effet, que de la fin du XVIme siècle.

La cour avec ses admirables portes, notamment celle de l'escalier qui est encadrée par deux charmantes colonnettes à torsades, est la partie la plus remarquable. Il y règne dans tout l'ensemble un air d'harmonie et de distinction qui frappe tout de suite le visiteur et le séduit avec une élégance sans recherche et un heureux mélange de pierres et de briques. On y observe par ailleurs une habile superposition des trois ordres antiques, ionique, toscan, corinthien, faite à l'imitation du Louvre ; enfin, une ravissante lanterne d'une grâce toute italienne, d'où

l'on domine le panorama de la ville et où il fait bon monter le soir pour jouir du coucher du soleil sur la ravissante vallée de la Garonne : vers le Nord, on a devant soi, dans le fouillis des rues, une série inoubliable de clochers et de tourelles, tout roses sous le jour qui s'en va, évoquant dans le souvenir la vie des temps passés et les richesses d'antan ; du côté opposé, c'est une autre multiplicité de tableaux dont le détail est plein de charmes avec le fleuve bordant les quais ou de verts ramiers, les coteaux de Pech David ou de Lardenne, puis, vers le Sud, comme une admirable toile de fond, la chaîne des Pyrénées s'estompant en bleu dans le lointain.

Cet hôtel d'Assezat a été légué en 1896 par un riche banquier, M. Ozenne, aux Sociétés Savantes de Toulouse. Telle est en effet, aujourd'hui, la destinée du vieux palais : après avoir servi pendant longtemps de magasin à un épicier, il sert aujourd'hui d'asile aux lettres et aux sciences. Là, six associations ont pignon sur rue, et certes, elles le méritent, car toutes sont bien vivantes et plusieurs fort anciennes. Tout en haut, les archéologues voisinent avec les médecins ; au premier étage, est l'Académie des Sciences, Inscriptions et Belles-lettres ; au rez-de-chaussée, l'Académie de Législation et la Société de Géographie, mais comme méritant une place à part, il convient de nommer l'Académie des Jeux Floraux qui tous les ans, au renouveau de Mai, distribue aux poètes des fleurs d'or et d'argent. Fondée en l'an de grâce 1322 par sept gentils troubadours épris de beauté et de gai savoir, elle a pour Muse certaine dame Clémence Isaure, qui aurait vécu au XVme siècle, mais qui, entre nous et d'après certains... n'aurait jamais existé.

C'est sur cette fiction moyennâgeuse de dame Clémence que nous terminerons notre voyage, et s'il m'est permis d'y ajouter quelques mots, laissez-moi souhaiter seulement que vous emportiez de tous les paysages que nous avons vus ce soir, et qui valent assurément tous ceux que l'on va chercher en Suisse ou à l'étranger, un bon souvenir. Permettez-moi de vous dire combien je serais heureux si les projections que je vous ai montrées donnaient à quelques-uns d'entre-vous l'idée d'un voyage dans le Quercy ou le pays de Toulouse qui, comme votre belle Normandie, sont de ces régions de France que l'on aime bien vite. Et si vous allez notamment à Saint-Cirq-la-Popie, vous en reviendrez, j'en suis sûr, aussi ravis que la demoiselle de Leipzig.

JEAN FOURGOUS.

BIBLIOGRAPHIE

Le Problème de l'Argent et l'Etalon d'Or au Mexique, par Eugène VIOLLET, Docteur en Droit, 1 vol. in-8, Paris, V. Girard et E. Brière, 1907.

Pour rétablir la circulation normale dans un pays à monnaie avariée, monnaie de papier ou argent déprécié, il faut beaucoup de choses et, tout d'abord, connaître les lois de la circulation monétaire. C'est ce que M. Eugène Viollet fait ressortir dans le volume ci-dessus, en s'inspirant des principes de l'économie classique

Dans une première partie, après des considérations générales sur la monnaie, etc, l'auteur nous montre les effets de la dépréciation et de l'instabilité de la piastre sur l'ensemble de l'économie du Mexique. Voici un extrait de la conclusion de cette première partie :

« Le rapide progrès réalisé par la République Mexicaine dans toutes « les branches de l'activité, a été dû à d'autres causes que l'élévation « progressive du change. La paix publique a été la principale. Nulle « part la baisse de la piastre n'a joué un rôle décisif dans le développe- « ment du Mexique : pas plus dans l'agriculture que dans l'industrie, « pas plus dans le commerce extérieur que dans l'industrie minière. Son « effet le plus clair a été de faire régner partout l'incertitude, d'apporter « le trouble dans les affaires privées et dans les finances publiques. »

Ainsi donc se trouve démontrée, une fois de plus, par des faits, la fausseté de la théorie des protectionnistes et des inflationnistes, suivant laquelle les changes dépréciés profitent aux pays qui les subissent.

La seconde partie est consacrée aux mesures qui ont été adoptées pour stabiliser la piastre mexicaine, à la réforme monétaire proprement dite, mesures qui ont consisté à stabiliser la circulation par la suppression de la frappe libre et la prohibition de la réimportation des piastres fournies par les producteurs mexicains à l'Extrême-Orient.

On ne s'arrêta pas à l'adoption effective de l'étalon or ; il eut fallu, pour cela, démonétiser la piastre, ce qui aurait présenté de gros inconvénients. La valeur de la piastre argent fut tout simplement fixée par rapport à l'or et une réserve d'or constituée.

Par la loi du 25 Mars 1905, la nouvelle valeur légale de la piastre fut fixée à 0 gr. 75 d'or fin, soit 2 fcs 583, ce qui correspond à la cote de 29 pence l'once standard à Londres. Par suite de la hausse de l'argent à partir de 1906, au-dessus du cours de 29 pence, jusqu'à 32 pence, la valeur métallique de la piastre vint à dépasser sa valeur légale, ce qui fit émigrer les piastres mexicaines contre des importations d'or. L'or entra dans la circulation, mais survienne une nouvelle dépréciation de l'argent, le Mexique sera-t-il capable de retenir l'or qu'il a accumulé ? C'est la question que se pose l'auteur en finissant, sans y répondre autrement que par des considérations sur la balance des comptes d'un pays qui ne nous paraissent pas bien décisives. L'ouvrage date de 1907 ; depuis l'argent a considérablement baissé et ne cote plus que 24 pence l'once standard. Nous serions bien surpris si l'or accumulé par le Mexique n'avait pas repris le chemin de l'étranger.

Le livre de M. Eugène Viollet est très méthodiquement conçu et ses qualités de clarté et de précision en rendent la lecture à la fois agréable et aisée. C'est une étude consciencieuse et on ne peut que remercier et féliciter l'auteur d'avoir ainsi attiré l'attention sur une question qui touche de si près un pays appelé au plus brillant avenir, et dont il faut suivre le développement avec la plus grande attention.

Depuis, le port de Saint-Nazaire ayant vu s'achever ses travaux d'amélioration, paraît avoir certaines velléités pour réclamer, en 1911, le déplacement à son profit du port d'attache des paquebots sur New-York. Aussi bien, si je me refère aux prospectus adressés à la Société de Géographie Commerciale du Havre, en vue du Congrès colonial qui doit s'ouvrir le 1er Juin, à Paris, j'y lis ce qui suit : « Brest et Saint-Nazaire, ports transatlantiques. »

Quelles peuvent être les causes des revendications possibles de Saint-Nazaire ? Les voici, suivant toute probabilité : la distance du Havre à New-York est de 3,130 milles ; la distance de Saint-Nazaire à New-York est de 3,063 milles, par conséquent, il y a une différence en faveur de Saint-Nazaire de 67 milles. Les représentants de Saint-Nazaire ne sont pas médiocrements fiers de cette différence. Toutefois il faut par le calcul et en prenant pour base une certaine vitesse, rechercher ce qu'en définitive, comme temps, cette différence représente. Nous ne sommes plus, en effet, à l'époque où les paquebots ne filaient que 11 à 12 nœuds. Plus la vitesse des paqubots augmente, plus la situation du Havre vis-à-vis de ses rivaux ou rivaux possibles de l'Atlantique s'améliore : en effet, la différence de temps se trouve ainsi raccourcie. J'ai pris pour base le chiffre de 24 nœuds à l'heure et voici pourquoi. Il paraît représenter celui de la vitesse moyenne des deux nouveaux paquebots de la Compagnie Cunard : *Lusitania* et *Mauritania*. Il est possible et même probable que le nouveau paquebot *La-France*, de la Compagnie Générale Transatlantique, sera doté d'une vitesse approchant de ce chiffre. C'est d'ailleurs sur cette base, et même parfois sur celle de 30 nœuds, que nos adversaires les plus ardents, les Brestois, ont coutume d'établir leurs prévisions. Prenons donc pour base 24 nœuds. Nous nous

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

3me Trimestre 1908

Notes pour servir à l'histoire des communes du canton de Goderville avant 1789, par A. LECHEVALIER, instituteur. Goderville, 1908, 1 vol. in-8. 192 pp.

Fontainebleau (Les villes d'art célèbres) par Louis DIMIER, Paris, 1908, 1 vol. in-4, avec 109 gravures.

Blois, Chambord et les Châteaux du Blésois (Les villes d'art célèbres) par Fernand BOURRON, ancien archiviste du Loir-et-Cher, Paris, 1908, 1 vol. in-4, orné de 101 gravures.

Cévennes (collection des guides Joanne) par Paul JOUANNE, Paris 1906, 1 vol. in-16, contenant 9 cartes et 12 plans.

Etude sur la Vallée Lorraine de la Meuse, par J. VIDAL DE LA BLACHE, capitaine bréveté au 20e bataillon de chasseurs à pied, docteur de l'Université de Paris. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 13 fig. dans le texte et 8 cartes et plans hors texte.

L'Avenir économique de nos Colonies, 1er volume, Indo-Chine, Afrique Occidentale, Congo, Madagascar, conclusions. par Eug. JUNG, ancien vice-résident de France au Tonkin. Paris, 1908, 1 vol. in-16.

A travers l'Angleterre industrielle et commerciale, notes de voyage. — Birmingham. Etablissements de Pimlico et de Woolwich à Londres, Redditch, Sheffield, Burton-on-Trent, Les « Potteries » Manchester, Liverpool, Edimbourg, Glasgow, Les Trossachs, par Edouard DEISS. Paris, 1899, 1 vol. in-18, avec cartes et gravures.

Les Lois de Population et leur application à la Belgique, par E. CAUDERLIER, ingénieur, Paris, 1900, 1 vol. in-8.

L'Allemagne religieuse. Le protestantisme, par Georges GOYAU, Paris, 1898, 1 vol. in-16 (Don de M. Ferd. VANIER).

En Allemagne. — De Hambourg aux Marches de Pologne, par Jules HURET, Paris. 1908, 1 vol. in-12.

Munich (Les villes d'art célèbres), par Jean CHANTAVOINE, Paris, 1908, 1 vol. in-4, avec 134 gravures.

Cologne (Les villes d'art célèbres) par Louis RÉAU, Paris, 1908, 1 vol. in-4, orné de 127 gravures.

Colonies allemandes, impériales et spontanées. Etudes d'économie coloniale, par Henri HAUSER, Paris, 1900, 1 vol. in-8, avec cartes.

La Russie industrielle, étude sur l'exposition de Nijni-Novgorod, par Maurice VERSTRAETE, consul de France. Paris 1897, 1 vol. in-8.

Promenade en Russie, par Eug. GALLOIS. Lille 1896, 1 broch. in-8, 52 pp., ornée de photographies et croquis de l'auteur.

Un séjour dans l'île de Ceylan, par Jules LECLERCQ. Paris, 1900, 1 vol. in-18, orné de 16 grav. hors texte et 1 carte.

L'Afrique Occidentale Française. Action politique, action économique, action sociale, par Georges DEHERME. Paris, 1908, 1 vol. in-8.

Mission Scientifique au Dahomey, par Henry HUBERT, administrateur-adjoint des Colonies, Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 86 fig. cartes et diagrammes, 49 reproductions photographiques et carte géologique au 1.250.000e par l'auteur.

Belgique et Congo, brochure publiée par la « Fédération pour la défense des intérêts belges à l'étranger », don de M. H. VERSPREEUWEN, consul de Belgique et de l'Etat indépendant du Congo, Bruxelles, 1908, 1 broch. in-16, 119 pp.

Canada's Fertile Northland, par E.-J. CHAMBERS, Ottawa. 1907, 1 vol. in-8, orné de gravures et accompagné de cartes en couleurs. (Don de l'honorable Frank OLIVER, ministre de l'intérieur, Ottawa).

Le Brésil, ses richesses naturelles, ses industries. 1er volume : Introduction, Industrie extractive. Rio-de-Janeiro. 1908, 1 vol. in-8, avec graphiques hors texte.

Salubrité du Brésil, 1 broch. in-16. Paris. 1908.

Etude sur le Maté, ses propriétés nutritives, hygiéniques et fortifiantes, par Maurice FRANCFORT, Paris, 1908, 1 broch. in-16, 32 pp.

Le Maté, analyse chimique, 1 broch. in-16, 8 pp.

Bases réglementaires pour le service de Peuplement du sol national du Brésil. Paris, 1908, 1 broch. in-16, 63 pp.

Carte économique du Brésil, 1 feuille en couleurs au 7.000.000e.

Carte des Voies de communication du Brésil, 1 feuille en couleurs au 7.000.000e.

Carte du Brésil, par R. HAUSERMANN, 1 feuille en couleurs au 10.000.000e.

Collection de cartes postales de différents Etats du Brésil. Dons de M. S. MAGALHAÈS, attaché à la Mission de Propagande du Brésil au Havre.

Les Explorations sous-marines. Hydrographie, appareils de sondage, le sol sous-marin, la vie dans les profondeurs de la mer, les eaux, les mers anciennes, par Jules GIRARD, Paris, 1874, 1 vol. in-8, avec 115 fig. dans le texte. (Don de M. P. Loiseau).

Chambre de Commerce du Havre, résumé des travaux, 1907, Revue statistique de la Navigation, du Commerce et de l'Industrie. Le Havre. 1908. 1 vol. in-8. (Don de M. le Président de la Chambre de Commerce).

Congrès national des Sociétés françaises de Géographie, XXVIIe session. Dunkerque. 1906. Compte-rendu des travaux du Congrès. Dunkerque. 1907, 1 vol. in-8.

XXVe ANNÉE
4me Trimestre 1908

Société

de

Géographie Commerciale

du Havre

BULLETIN



HAVRE

AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

131, RUE DE PARIS, 131

—

1909

SOMMAIRE

RÉUNIONS

Les Réunions du Comité ont lieu le 4me mercredi de chaque mois, excepté pendant les mois d'août et septembre.

Tous les membres de la Société peuvent y assister.

BIBLIOTHÈQUE

La Bibliothèque de la Société est **ouverte tous les soirs,** excepté les dimanches, jours fériés et demi-fériés, de 6 h 1/2 à 7 h. 1/2 et de 8 h. 1/2 à 10 h.

Toutes les communications et tous les renseignements doivent être adressés au Secrétaire général.

ne pourrait recevoir. Mais cet avantage sera éphémère et à l'époque où nous serons en possession de notre forme projetée de 300 mètres de long et de 35 mètres de large, les dimensions des nouveaux paquebots dépasseront celles de la cale de radoub de Saint-Nazaire.

Nous allons passer maintenant à un autre port, celui de Cherbourg. Le port de Cherbourg, lorsqu'il fut question d'établir le premier service transatlantique sur New-York, en 1860, ne s'était pas mis positivement sur les rangs. Il comprenait qu'il était trop mal outillé pour être tête de ligne ; mais il avait élevé la prétention de devenir port d'escale. Il obtint gain de cause malgré les efforts de M. Ancel, alors député du Havre. Mais on ne tarda pas à reconnaître que cette escale n'était pas justifiée, que Cherbourg était véritablement trop près du Havre pour qu'une escale pût y être utile. Et c'est alors que le port de Brest lui fut substitué pour la touchée des paquebots de la ligne de New-York. Depuis cette époque, la rade de Cherbourg a pris une importance énorme comme point d'escale : nous voyons, en effet, que la plupart des paquebots venant du Nord de l'Europe ou de la côte anglaise viennent y prendre ou y déposer des passagers. Nous avons vu aussi avec quelque tristesse les navires de la « Norddeutscher Lloyd » et de la « Hamburg America Linie », qui faisaient autrefois escale au Havre, pratiquer aujourd'hui la touchée à Cherbourg. Avant de commenter ce fait, parcourons rapidement les abords et la rade de Cherbourg.

En ce qui concerne l'atterrissage, je n'ai que peu de chose à dire. Cherbourg jouit des avantages généraux qu'offre celui de la Manche. En ce qui le concerne spécialement, les *Instructions Nautiques* se bornent à signaler les précautions qu'il faut prendre, en temps de brume, pour éviter les roches des Casquets. Quant à la

été écrites par un ancien capitaine au long-cours qui avait longtemps fréquenté le port du Havre ; mais il était Breton, et une fois retourné dans son pays, ses ardeurs contre Le Havre n'en furent que plus vives. On voyait alors se manifester l'état d'esprit qu'on voyait surgir il y a encore peu de temps. C'est que Brest n'a pas seulement la prétention de nous enlever les paquebots français, mais aussi la prétention d'être le port transatlantique universel. Il y a à Brest une certaine école qui prétend que le port de Brest doit tout détrôner, même au point de vue commercial : la pointe du Finistère ne semble-t-elle point une main tendue du continent Européen vers l'Amérique ?

Dans le factum en question, Liverpool était traité « d'embryon de port » ; Southampton, « de misérable petit hameau, condamné à disparaître à jamais » ; les ports de la Mer du Nord, « exposés à tous les risques, continuellement enveloppés de brouillard, en butte à toutes les intempéries », étaient condamnés au même sort que les ports anglais ; Cherbourg, « l'auberge de la Manche, à deux encâblures du Havre, ne pourrait convenir ni aux passagers, ni aux marchandises. »

Enfin, voici le bouquet : « Nous avons été impitoyables pour Le Havre, cette masse de pierres et de chaux hydraulique. Nous n'appartenons pas à la race féline et nous ne nous attachons pas aux lieux que nous avons longtemps fréquentés. »

Voilà le ton auquel étaient montés les Brestois à cette époque. Je reconnais que depuis quelque temps ce ton a baissé. En effet, le Comité « Brest-Transatlantique », formé des éléments les plus actifs de ce port, était parti en guerre à propos du projet de 1907 et avait décidé de fomenter devant le Parlement une opposition formidable. Toutefois, il fut calmé par des hommes très avisés et

voir actuellement que des navires de faible tonnage. Le plus connu — il n'est pas officiel — est le suivant : un vaste terre-plein, situé au Nord-Ouest du port de Commerce servirait d'appui à un quai de 500 mètres destiné aux transatlantiques ; on allongerait la jetée Ouest afin de protéger du côté de l'Est, et enfin, les digues qui continueront beaucoup plus au Nord, le nouveau port de guerre, l'abriteraient de la grosse mer venant de ce côté.

Or, il est absolument impossible d'assurer le fonctionnement d'un grand service transatlantique avec un seul quai de 500 mètres. Vous n'avez qu'à voir ce qui se passe ici. Il faut non seulement recevoir à quai les paquebots en service, mais les paquebots en réserve ou en réparation. Je crois que le rêve de la Chambre de Commerce de Cherbourg, au point de vue du port d'attache, est absolument chimérique. Il paraît encore plus irréalisable dans de pareilles conditions lorsqu'on envisage ce qui se prépare dans celui des ports anglais ayant, au point de vue transatlantique, des relations constantes avec Cherbourg. En vue de donner de plus grandes facilités aux paquebots de la « White Star » et d'attirer plus tard ceux de la « Cunard », on va y construire un nouveau bassin pouvant recevoir à quai quatre paquebots de 250 mètres au moins. Il faut ajouter aussi que le port de Southampton possède des aménagements extrêmement bien conditionnés pour l'accostage de paquebots moins longs. Comment dès lors supposer que le quai de 500 mètres projeté à Cherbourg pourrait suffire à la fois au service des paquebots français et aux escales des paquebots étrangers ?

Examinons maintenant la situation de Cherbourg par rapport à New-York et à Paris. La distance entre Le Havre et New-York est de 3.130 milles et la distance entre Cherbourg et New-York est de 3.066 milles. La

conséquent, 176 milles en faveur de Brest! En calculant sur la base de 24 nœuds, si chère aux Brestois, cela représente 7 h. 18 au détriment du Havre! Mais cette victoire se transforme en défaite lorsqu'on envisage la contre-partie, c'est-à-dire la durée du trajet terrestre.

Tout d'abord, la distance est de

Brest à Paris......................	624 kilomètres
Havre à Paris.....................	228 »
Différence en faveur du Havre.	396 kilomètres

Qu'est-ce que cela représente de durée? Consultons l'*Indicateur des Chemins de Fer* :

Brest-Paris (par le train le plus rapide)....	10 h. 30
Havre-Paris » »	2 h. 45
Différence en faveur du Havre......	7 h. 45

Si vous en défalquez la différence de 7 h. 18 pour le trajet maritime, vous trouvez une différence de 27 minutes en faveur du Havre! Mais cela ne fait pas l'affaire des Brestois, ils viennent vous dire : « Permettez, notre train rapide marche comme une tortue, et avec les locomotives que la C[ie] de l'Ouest va mettre en service, nous allons gagner un temps colossal! » On a successivement parlé de faire le trajet de Brest à Paris en 9 heures, en 8 heures, puis en 7 h. 1/2. Je me permettrai de vous faire remarquer, et les personnes qui ont eu la mauvaise fortune de faire ce trajet de Brest à Paris, ne me démentiront pas, que la vitesse actuellement obtenue entre Paris et Rennes est déjà considérable et que, d'autre part, entre Rennes et Brest, il est difficile d'obtenir une allure très accélérée à cause de la configuration de la voie, des rampes rapides et nombreuses que l'on rencontre. De telle sorte qu'il serait peut-être plus sage

d'admettre que l'on pourrait gagner au maximum 1 h. 1/2 sur le trajet de Brest à Paris, en supprimant certains arrêts et en augmentant la vitesse. Sur cette base, l'infériorité de Brest, au point de vue du trajet terrestre, ne serait plus que de 6 h. 15. Mais son avantage, en ce qui concerne la traversée maritime n'étant que de 7 h. 18, on gagnerait simplement 1 heure sur le trajet total Paris-New-York.

Mais cet avantage, d'ailleurs insignifiant, ne serait qu'apparent et il n'existe que si l'on ne tient pas compte de certaines difficultés naturelles. Jetez les yeux sur la carte des abords de Brest. Vous voyez qu'au large du Goulet s'étend la mer d'Iroise, bordée d'écueils disposés en éventail. Au nord, ce sont les îles d'Ouessant, de Molène, d'autres îlots, puis des chaînes de récifs tristement célèbres, comme les Pierres Noires et les Pierres Vertes. Au sud, c'est d'abord le plateau de Tevennec puis, en amont, l'île et la chaussée de Sein.

Les *Instructions Nautiques* consacrent quatre chapitres aux difficultés et dangers auxquels sont exposés les navires dans ces parages, par les brumes ou temps bouchés si fréquents sur cette côte. Après avoir préconisé, pour les navires venant de l'Ouest, l'atterrissage sur Ouessant, elles ajoutent :

« L'Iroise est traversée par des courants atteignant 4 ou 5 nœuds dans les grandes marées. Ces courants portent en travers sur tous les dangers et occasionnent chaque année des sinistres. Aussi est-il toujours délicat d'atterrir sur Ouessant avec un horizon de moins de 3 milles et il est prudent, en ce cas, de ne s'en approcher qu'avec jusant et à petite vitesse, afin de pouvoir amortir rapidement l'erre du bâtiment. »

Vous voyez d'ici la situation d'un paquebot transatlantique cherchant sa route dans ces parages, au milieu

de la brume! Les rapports des capitaines Duchesne, Danré, Surmont, Lemarié, etc., qui commandèrent, de 1865 à 1874, pendant l'escale de Brest, les paquebots *Washington*, *Europe*, *Lafayette*, *Napoléon-III* (plus tard *Ville-du-Havre*), *Amérique* sont, à ce point de vue, d'une lecture particulièrement instructive. Cette situation est d'autant plus périlleuse, qu'au large de Brest, soit d'après les *Instructions Nautiques*, soit d'après les cartes, la sonde ne peut donner d'indications sûres. En effet, lorsqu'on dépasse les fonds de 200 mètres, on constate fréquemment des relèvements et des abaissements brusques et incohérents, la sonde accusant parfois de grandes profondeurs aux approches de certains récifs. Les échantillons du sol sous-marin ramenés par la sonde ne donnent, eux aussi, que de très vagues indications.

On trouve d'ailleurs de très redoutables écueils dans le goulet lui-même : par exemple le plateau des Fillettes, composé d'aiguilles de roche et la Roche Mengam, tous deux tristement célèbres.

En dehors de ces dangers, il y a une autre difficulté que voici. Vous pensez bien, qu'en temps de brume surtout, on ne peut pas se guider sans pilote. Or, les *Instructions Nautiques* disent que dans les grandes marées on ne peut trouver de pilote qu'au moment de l'étale. Comment, d'autre part, en embarquer un par gros temps, étant donné que la mer acquiert alors dans ces parages une agitation inouïe, ou par les brumes intenses, au milieu de tant de dangers ? Les navires sont exposés à ne pas trouver de pilote et c'est ce qui menaçait autrefois d'arriver aux paquebots lorsqu'ils faisaient escale à Brest. On avait alors eu recours au procédé suivant : le paquebot avait à son bord un pilote de Brest en permanence. Il y remplissait en pleine mer les fonctions de second maître. Or, pour qu'un pilote puisse utilement guider un navire

dans de pareils passages, il est nécessaire qu'il n'ait pas été éloigné depuis longtemps de sa base d'opérations. Or, lorsque le paquebot revenait de New-York, si le pilote avait quitté Brest depuis trois semaines environ et arrivait à proximité de la côte bretonne, il était souvent, en temps de brouillard, plus embarrassé que le capitaine.

Voici, à ce sujet, une anecdote qui m'a été contée par un de nos concitoyens, M. Marest, actuellement guetteur au Sémaphore, qui faisait partie de l'équipage du *Péreire*, en 1873, pendant la dernière traversée de ce navire entre New-York et Brest. Le capitaine Danré pensait ne plus être très éloigné de la terre, et la brume étant assez forte, il fit appeler le pilote et lui dit : « Nous approchons, commencez votre service. » — « Oh ! répondit l'autre, c'est trop tôt, nous sommes encore loin ! » Quelques minutes après, le *Péreire* talonnait et brisait une partie de sa quille sur la chaussée de Sein ! Le capitaine Danré entra dans une telle colère, qu'il faillit jeter le pilote par dessus bord !

Remarquez qu'à cette époque, il s'agissait de transatlantiques marchant à 12 nœuds, qui avaient un tirant d'eau de 7 m. 50, et qu'on n'avait pas à cette époque cette fièvre de la vitesse dont on est aujourd'hui possédé. Il est vrai que depuis on a réalisé certaines améliorations. On a amélioré notablement le système d'éclairage : par temps clair, c'est une véritable illumination, mais par temps de brume c'est, suivant l'intensité de celle-ci, invisible ou confus. On a alors proposé de baliser les abords de Brest, à l'aide de bouées qui seraient mouillées avec des chaînes par 80 mètres de fond au moins. Certains officiers de la marine de guerre, qui ont été appelés à fournir des rapports sur cette question au Comité Brestois ont déclaré que la chose n'était peut-être pas impossible, mais qu'il faudrait, pour la réaliser, « toute la

science des ingénieurs. » En effet, mouiller des bouées par 80 ou 100 mètres de fond, les faire tenir, c'est un problème difficile à résoudre. D'ailleurs, ce balisage ne serait peut-être pas sans danger. Pour supporter par les plus gros temps le poids d'une chaîne d'une centaine de mètres, ces bouées devraient avoir d'énormes dimensions. Ne constitueraient-elles pas, par un temps de brume, une longue chaîne d'écueils flottants ? Le Comité Brestois préconise un autre moyen : l'emploi des cloches sous-marines. Il prétend que ces cloches, installées sur certains points, avertiraient infailliblement les navires de l'approche des dangers et qu'ils ne courraient plus aucun risque. Il est certain que les cloches sous-marines sont des engins précieux et ont atteint, dans ces derniers temps, un remarquable degré de perfectionnement. Il en existe une aux abords de New-York et une a été mise en essai en rade du Havre. Il est incontestable que leur emploi pourrait, dans une certaine mesure, faciliter l'accès de Brest en temps de brume. Toutefois, il ne faudrait rien exagérer, la multiplicité des écueils dans ces parages exige des indications précises et sans cesse renouvelées en temps de brume. D'autre part, pour reconnaître le point d'où vient le son, le navigateur est obligé, lorsqu'il l'entend latéralement, de changer la route de son navire et de le faire évoluer jusqu'au moment où le son peut être entendu dans les deux récepteurs de l'appareil. Evolutions difficiles et périlleuses dans de pareils passages, au milieu de courants aussi violents !

Je vous indiquais tout à l'heure que dans ces parages la sonde ne donnait pas des indications très sûres, par suite de l'irrégularité et de la nature des fonds. Or, les Brestois reconnaissent que l'utilisation des cloches sous-marines devrait être accompagnée de sondages répétés, et ils prétendent faire arriver aussi des paquebots à Brest

sans les exposer à des retards appréciables. Remarquons que les sondages doivent commencer très au large et qu'on ne saurait songer à les pratiquer sans réduire au moins de moitié l'allure d'un paquebot à grande vitesse. C'est ainsi que les paquebots qui voudraient fréquenter le port de Brest, seraient mis trop souvent dans l'alternative suivante : ou s'exposer, en cas de brouillard, aux plus grands dangers, ou bien, soit stopper, soit pour chercher leur route, diminuer leur vitesse dans des proportions telles que le fameux bénéfice escompté sur la traversée maritime serait fortement compromis, si même il n'était pas transformée en pertes. On peut, à ce sujet, citer des faits bien précis. En Juin 1905, l'escadre du Nord avait quitté Cherbourg dans la belle saison pour gagner Brest. En approchant d'Ouessant, elle fut prise par la brume, une brume tellement intense qu'elle fut obligée, en naviguant d'ailleurs dans les conditions les plus difficiles, de rester 10 heures au large avant de pouvoir entrer dans le port. Si je vous indique cette époque de l'année, c'est qu'on a tenté de séduire la Compagnie Transatlantique en lui demandant d'organiser tout au moins des départs de Brest pendant la belle saison.

Il est aussi un autre fait qui s'est passé également au mois de Juin et qui est aujourd'hui un peu oublié. Il a cependant marqué bien tristement dans les annales maritimes : c'est le naufrage du *Drummond-Castle*. Il s'est produit le 5 Juin 1896. Les circonstances en ont été publiées dans les journaux et le rapport officiel anglais que j'ai lu, indique comment la catastrophe s'est produite.

C'était le soir, par une petite pluie fine et serrée qui masquait les feux. Le *Drummond-Castle* croyait laisser Ouessant à tribord. Or, comme l'indique la carte que voici, carte publiée à l'époque par l'*Illustration*, il fut, sans s'en apercevoir, porté à l'Est par le courant tra-

versier et entraîné sur les Pierres Vertes, où il se perdit corps et biens. Ce navire venait du Sud : mais supposez un navire venant de l'Ouest, le même courant le prendra complètement en travers et le danger qu'il courra sera encore plus grand. M. Banaré, chef du Service hydrographique de la Marine, a d'ailleurs déclaré, dans une note publiée en 1898, que les abords de Brest sont particulièrement redoutables pour les navires venant de l'Ouest.

Je dois ajouter que dans la marine militaire, où l'on trouve de chauds partisans de Brest-Transatlantique, on se montre d'une prudence extrême lorsqu'il s'agit d'entrer à Brest ou d'en sortir. Un navire de guerre n'est jamais pressé, mais un transatlantique, c'est autre chose! On dit au capitaine : vous avez pour devoir d'arriver vite, d'arriver à l'heure et en même temps d'assurer la sécurité de votre navire, débrouillez-vous ! Pour un paquebot transatlantique un retard de 10 heures, comme celui que je signalais plus haut, c'est désastreux et si cela se reproduit souvent, c'est la mort de la ligne !

Je me trouvais à Brest l'année dernière au mois de Juin. On faisait les essais du cuirassé *Démocratie*. Ce jour-là, je m'étais rendu à Ouessant. Il ne faisait pas très mauvais au départ, mais au retour le vent soufflait avec force et une petite pluie fine commençait à troubler la vue. J'appris que la *Démocratie*, qui était sortie pour faire ses essais, s'était empressée de rentrer aussitôt afin de ne pas être exposée à passer la nuit dehors.

Maintenant, franchissons le goulet. Nous y rencontrons les écueils que je vous ai signalés tout à l'heure, écueils où se sont perdus ou avariés un certain nombre de navires de guerre.

Nous voici dans la rade de Brest. Elle est splendide et l'on comprend facilement la passion que les Brestois ont pour elle. C'est un immense lac maritime, entouré

d'un cirque de hautes collines rocheuses. On y trouve de grandes profondeurs d'eau et il est certain que les plus grands navires du monde peuvent, au point de vue du mouillage et des évolutions, y trouver toutes leurs aises.

Toutefois, à cause de son immense étendue, cette rade était sujette, par mauvais temps, à une assez forte agitation ; aussi a-t-on décidé, il y a quelques années, d'y constituer une rade-abri en avant du port militaire actuel constitué par l'embouchure, très profonde, de la rivière de Pemfeld, rivière serpentant dans une vallée latérale.

Cette rade-abri a pour but de donner toute sécurité aux navires mouillés et des quais, construits contre le rivage, vont la transformer en une véritable annexe du port maritime.

Il faut pénétrer dans cette rade-abri pour gagner l'entrée principale du port de commerce. Cette rade-abri a deux entrées, l'une à l'Ouest, l'autre au Sud. Mais la pratique de la première nécessitant la traversée complète de la rade-abri, dont le mouillage est réservé aux navires de guerre, le Comité Brestois reconnaît que les transatlantiques devront y pénétrer par la passe du Sud. L'examen de la carte montre que pour pénétrer ensuite dans le port de commerce, ils seront obligés d'effectuer, à angle droit, un changement de route très délicat. Le port de commerce est situé à l'Est de la rade-abri. C'est un port de marée. On y trouve moyennement 6 mètres, et dans quelques endroits 7 m. 50 dans les plus basses mer. Par conséquent, il faudrait y constituer un port transatlantique de toutes pièces. Actuellement, nos plus petits paquebots transatlantiques ne pourraient y effectuer leurs opérations ; ils seraient sûrs d'y échouer dans ces marées.

C'est pourquoi les partisans de Brest-Transatlantique ont conçu l'idée d'y faire construire un nouveau quai.

Mais auparavant — et c'est là leur grande pensée — ils ont patiemment commencé, avec de petits crédits, la construction d'une forme de radoub actuellement en voie d'achèvement. C'est la plus longue de celles existant en France. Elle a 225 mètres de long. Mais, il y a un malheur : on a oublié de lui donner une largeur proportionnée à cette longueur, si bien qu'elle n'a dans sa partie la plus étroite que 25 mètres ! Y faire pénétrer un paquebot de 23 mètres de large, comme *La-France*, sera déjà un problème des plus épineux. Mais que dire des paquebots qui seront construits incessamment, paquebots dont les dimensions se rapprocheront sensiblement de celles des nouveaux Cunarders, qui mesurent 239 mètres de long et 27 mètres de large ?

Actuellement, les représentants de Brest demandent au Gouvernement de participer à l'établissement d'un quai transatlantique de 420 mètres de long. La Chambre de Commerce et le département du Finistère vont offrir une contribution de moitié — ce qui est la participation réglementaire. — Dans ces conditions, il est possible qu'ils obtiennent la construction de ce quai. Il serait à la fois, de notre part, maladroit et mesquin d'y faire opposition, d'autant que les Brestois ne font pas d'obstruction contre nos travaux. Mais il est permis de faire remarquer que les Brestois se font des illusions. Il est bien certain qu'avec ce quai de 420 mètres, les Brestois ne pourront jamais assurer comme port tête de ligne, le service d'une grande compagnie transatlantique. La compagnie française est déjà fort à l'étroit au Havre, avec les 600 mètres de quai dont elle dispose dans le bassin de l'Eure pour le service de New-York, en y comprenant ses steamers de réserve.

En résumé, Brest n'a pour lui que sa rade et les quelques milles qui en font, théoriquement, le port le

plus rapproché de New-York ; mais cela est compensé, et au-delà, par les difficultés de l'atterrage, par les insuffisances absolues de son port de commerce, par son éloignement de Paris.

Parlerai-je de l'importance de son trafic? Elle est représentée, en 1906, par 238.000 tonneaux à l'entrée et 147.000 à la sortie pour les navires chargés. Ce résultat très médiocre, est dû à l'éloignemeut des sources du fret.

Or le fret joue encore, même pour les paquebots à grande vitesse, un rôle qui n'est point insignifiant et qui se traduit, au bout de l'année, par des recettes qui sont loin d'être négligeables.

Enfin, la modicité du tonnage de Brest fait ressortir combien est limitée sa force contributive en matière de travaux publics.

Nous arrivons maintenant au port du Havre.

En ce qui concerne ce port, je ne m'étendrai ni sur l'atterrissage en Manche, ni sur l'atterrissage en baie de Seine ; ma tâche est, à cet égard, singulièrement simplifiée, puisque j'ai eu à vous en parler abondamment dans les comparaisons que j'ai établies avec les abords des autres ports.

Je veux simplement faire ressortir ici les résultats qu'on obtiendra, au point de vue de la navigation transatlantique à grande vitesse, lorsque notre programme de 1895 sera exécuté, et aussi lorsque les travaux qui sont compris dans le programme de 1906 seront achevés. Il n'est pas besoin de se livrer à des recherches historiques bien longues pour faire ressortir combien était indispensable l'amélioration de notre port extérieur. Cette nécessité était reconnue dès 1879 et servait de base à un premier projet, qui fut déposé en 1884, et qui demandait la création d'une nouvelle entrée orientée au Nord-Ouest et

bordée de deux jetées, la construction d'un nouvel avant-port, d'un bassin de mi-marée, d'un bassin à flot qui devait occuper une partie de l'emplacement désigné pour l'établissement du bassin de marée prévu au programme de 1907 ; enfin de plusieurs formes de radoub. En outre, un abri aurait été établi dans la rade. Ce projet n'eut pas la bonne fortune de rencontrer l'adhésion de la commission de la Chambre, qui fit remarquer qu'il fallait faire un tout des travaux de la Basse-Seine et des travaux du Havre, et conclut au renvoi du projet au Gouvernement. C'est ainsi qu'en 1887, M. de Hérédia, ministre des Travaux Publics, présenta un autre projet qui consistait à constituer, dans la baie de Sainte-Adresse, un nouvel avant-port, sorte de rade fermée, partant du bout du boulevard Maritime et s'étendant jusqu'à l'ancien avant-port. Il y avait une entrée au Nord-Ouest, mais on laissait subsister, à l'autre bout, l'ancienne passe du Sud-Ouest. Elle était divisée en deux parties par une traverse. La partie Nord devait servir de rade-abri ou de mouillage. Enfin, on devait creuser un bassin de mi-marée pour établir une communication plus facile avec les bassins intérieurs. Ce projet fut voté à la Chambre des Députés, mais il échoua devant le Sénat qui était alors de très mauvaise humeur. Il était encore sous le coup des dépenses occasionnées par le grand programme Freycinet. On avait dispersé l'argent sur une quantité de points et les travaux en cours absorbaient des sommes si considérables qu'on avait été obligé, soit de renoncer à achever certains travaux d'entre eux, soit à en entreprendre d'autres.

Le Sénat, après une discussion fort vive, renvoya le projet au Gouvernement en lui demandant de présenter autre chose. La dépense prévue (73 millions), lui semblait trop élevée. C'est alors qu'on fut obligé de mettre

Société Anonyme et de difficiles travaux, le gouffre et la rivière souterraine étaient rendus accessibles au public.

Commençons maintenant notre visite.



PADIRAC : *Grand Escalier du Gouffre*

La descente dans le gouffre s'effectue d'abord par un puits artificiel profond de 14 mètres, pourvu d'un escalier en fer et débouchant dans une petite grotte latérale au grand gouffre. Cette grotte s'ouvre elle-même sur une grande corniche naturelle qu'on a transformé en commode et spacieuse terrasse et où est installé un restaurant.

Au bout de cette terrasse, dans le gouffre même, est un grand escalier de fer, haut de 37 mètres, qui conduit

seuil est à 4 m. 50 au-dessous du zéro des cartes; sa largeur est de 30 mètres. Il permettra, suivant la nature des marées, l'entrée au bassin de l'Eure, pendant 12 ou 13 heures, des paquebots *La-Provence* et *La-France*. Sa mise en service sera également un grand bienfait pour la grande navigation au long-cours en général. Elle lui évitera des pertes de temps considérable en permettant presque toujours aux navires calant 8 mètres d'entrer dans les bassins pendant les 2/3 de la marée.

Quant au quai de marée, long de 500 mètres et large de 75 mètres, il est destiné à l'accostage des paquebots d'escale ou de ceux auxquels l'état de la marée ne permettra pas l'entrée immédiate du bassin. On s'était borné, à l'origine, à prévoir l'établissement à son pied d'une souille creusée à 7 mètres au-dessous du zéro des cartes, c'est-à-dire d'une fosse de mouillage correspondant au tirant d'eau des paquebots en service il y a 15 ans. Mais on a bien vite reconnu que ce serait tout à fait insuffisant et l'on a décidé de l'approfondir à 9 mètres au-dessous du zéro et, étant donnée la nature du fond, on pourra même porter cette profondeur et celle de l'avant-port jusqu'à 12 mètres sous zéro.

Ici, une remarque générale s'impose. Au début, on n'avait prévu pour l'avant-port et la passe extérieure qu'un approfondissement à (— 4,50) au-dessous du zéro des cartes. Depuis on s'est mis à l'œuvre pour porter cette profondeur à la cote (— 6). On a décidé ensuite, en principe, qu'elle serait plus tard portée à (— 9). Cette dernière cote permettrait aux paquebots d'un tirant d'eau un peu supérieur, l'entrée, la sortie et l'utilisation du quai d'escale à toute heure pendant les marées de morte-eau et les marées moyennes, et pendant 20 heures par jour pendant les marées de vive-eau. Encore cette dernière petite lacune pourrait-elle se trouver comblée en

organisant, ce qui est facile, les départs à une heure fixe ne coïncidant jamais avec les basses mers de vive-eau.

Eh bien ! il est absolument indispensable que le quai d'escale soit livré dans le plus bref délai à la navigation et que, parallèlement, l'approfondissement de l'avant-port soit réalisé de façon à assurer à ce quai son maximum d'utilisation. Je ne veux émettre ici de critiques contre personne, mais il me sera bien permis de constater que si ces améliorations avaient été réalisées plus tôt et plus vite, notre port n'eût pas été en butte à la campagne de dénigrement systématique entreprise depuis dix ans par nos rivaux. Aussi l'intérêt du Havre commande-t-il impérieusement que, sans tergiversation, la profondeur de notre passe extérieure et de notre avant-port soit portée à 9 mètres au-dessous du zéro. Une nouvelle drague, actuellement en construction, permettra, dans quelques mois, de creuser jusqu'à 16 mètres au-dessous du plan d'eau. C'est alors qu'il faudra marcher de l'avant, sans se laisser arrêter par aucune considération financière. L'avenir du port du Havre est à ce prix et, en cas de difficulté, notre Chambre de Commerce n'hésitera pas, nous en sommes convaincus, à présenter une combinaison permettant d'y parvenir. Les sacrifices seront d'ailleurs compensés par d'importantes recettes, car je sais, de bonne source, que plusieurs grandes Compagnies de navigation sont tout disposées, si on leur en donne ainsi la possibilité, à faire toucher leurs paquebots au Havre.

Quoiqu'il en soit nous serons, dès l'année prochaine, en possession d'un quai transatlantique plus long et plus vaste que celui qui n'est encore, à Brest, qu'à l'état d'avant-projet.

Passons au port intérieur.

Je n'ai pas à examiner en ce moment les bassins au

confortables pour rayonner dans des environs fort pittoresques, où abondent les curiosités.

C'est par exemple le château de Castelnau-Bretenoux, qui émerge d'un fouillis d'arbres et se dresse fièrement sur des hauteurs, au confluent de la Bave et de la Dordogne. Ce château féodal, habilement restauré et habité par un artiste de grand talent, M. Mouliérat, ancien ténor de l'Opéra-Comique, couvre une superficie de 3.700 mètres carrés.

Tout à côté, le château de Montal, édifié en 1534, par la famille dont il porte le nom, contenait des merveilles malheureusement détruites par un inqualifiable vandalisme. C'était aussi à l'une des fenêtres de ce vieux manoir, au sommet d'une tourelle, qu'en compagnie de sa confidente et d'un petit page, une délicieuse et aimable châtelaine ayant nom Rose de Montal, s'accoudait jadis pour guetter la visite d'un seigneur aimé, Guilhem de Castelnau, son voisin. De là, elle découvrait toute la plaine ; sur la route poussiéreuse, elle le voyait venir et s'il montait au château, vite elle courait joyeuse à sa rencontre ; s'il passait seulement sous ses fenêtres, elle répondait à son salut par un geste gracieux que suivait la chanson qu'il aimait. C'était là le bon temps ! Mais à partir de certain jour hélas, le jeune homme fut moins empressé près de sa Belle et quelque temps après, au retour d'une expédition lointaine, il épousait Blanche de Saint-Laurent. Rose, dont le cœur était resté fidèle, vit de sa même fenêtre et sur la même route passer le cortège nuptial. Plus d'espoir ! s'écria-t-elle, et elle se précipita dans le vide... Fort heureusement, l'histoire nous apprend qu'il n'en fut rien !

Dans la même région, nous pourrions continuer un peu vers la route du Cantal, vers la sauvage gorge de la Cère, si étroite qu'elle laisse juste passage à une

ligne de chemin de fer, ou remonter vers Beaulieu qui, sur les bords de la Dordogne, a une très belle église romane ; mais Cahors nous appelle, et j'ai hâte de vous y conduire.



Dans les Gorges de la Cère

Cette ville de Cahors compte actuellement 14.000 habitants et, dominée par une ceinture de collines qui en font presque tout le tour, elle s'étage en amphithéâtre dans une presqu'île formée par le Lot. Sa principale curiosité, dont elle se fait gloire est, sans contredit, le pont Valentré. Sous tous ses aspects il est pittoresque à ravir, et avec ses trois tours à machicoulis, c'est un type très précieux de l'architecture du Moyen-Age, malgré quelques fantaisies de restauration de Viollet-le-Duc.

Sa construction date du XIVme siècle. Il fût, en effet, commencé en 1308, mais les chroniqueurs nous apprennent qu'il n'était pas achevé avant un demi-siècle, peut-être plus, et quant à son histoire à cette époque, on ne dit guère qu'une légende. C'est encore un tour du diable et le voici :

C'était en l'an de grâce 1300 et quelque, je ne cherche point à préciser. Quelques mois auparavant, les consuls de la bonne ville, pressés par la population, avaient promis forte récompense à qui terminerait ce pont depuis trop longtemps attendu. Un brave maître maçon, pauvre d'argent mais riche d'espérance, l'avait promis pour les prochaines vendanges, solidement fait et bien garni de tours crénelées. L'architecte dirigeait fort bien ses ouvriers, paraît-il, mais quoi qu'il fit, les travaux n'avançaient guère ; et pourtant, septembre approchait, les raisins étaient presque mûrs, et dans l'attente du vin nouveau, tout le monde riait et chantait, sauf notre maître maçon.

Le pauvre homme, qui aimait à tenir parole, était presque au désespoir, et, sans trop savoir ce qu'il faisait, un beau matin, sous une inspiration qu'on peut assurément qualifier de diabolique, il résolut d'appeler à son aide Satan dont il avait entendu parler comme d'un grand bâtisseur de châteaux et de forteresses, voire même de ponts. Il obtint de lui un rendez-vous sur le sommet d'Angély et exposa son affaire. Le diable promit d'exécuter les ordres, mais en retour, par un contrat bien en forme, — car le diable avait fait son droit dans une des meilleures universités, et savait qu'on ne donne rien sans exiger quelque chose en échange, — l'architecte dût lui engager son âme.

Dès lors, les constructions avancèrent avec une incroyable rapidité. L'homme ordonnait, donnait les dimen-

sions, l'épaisseur des murs, la hauteur des piles, et le diable allait et venait, remuant comme des plumes et accumulant sur les chantiers les blocs calcaires des bords du Lot et les grès des environs de Figeac.

Si notre maître maçon n'eût été un rusé, il eût vu son âme bien en péril : il la sauva par un expédient. Satan, vous le savez, avait promis de tout faire. « Tiens, lui dit notre homme comme les travaux s'achevaient, prends ce crible et va-t-en aux sources du Lot chercher l'eau nécessaire aux maçons. » Satan comprit bien qu'il était joué. Il tenta cependant l'aventure ; mais malgré la rapidité de son vol, il ne put transporter une seule goutte d'eau. Il prit la fuite en acceptant sa défaite; mais à quelques jours de là, il voulut se venger. Un soir, en effet, où l'architecte déjà couvert de gloire, félicité par les consuls, porté aux nues par la population, venait admirer son pont, seul et à loisir, subitement, sans cause apparente, l'angle d'une tour s'écorna. Vite il le fit réparer. Le lendemain, nouvelle écornure, seconde réparation. Et le fait se renouvelait chaque jour, tandis que le diable, perché sur les rochers d'Angély — vous avez reconnu qu'il était le coupable — narguait son ancien associé. Le pauvre homme mourut de chagrin. — Dieu eût son âme, car il s'était repenti, – et après lui, Satan lassa bientôt les ouvriers. De nos jours seulement, les pierres furent solidement fixées : on a sculpté sur l'une d'elles un petit diable faisant des efforts pour l'arracher, et depuis ce temps-là, Satan a peur de sa propre image et reste tranquille.

Des bords du Lot, nous allons maintenant visiter quelques coins curieux de la vieille ville. Il y aurait beaucoup à faire si nous voulions tout voir et nous rencontrerions dans une promenade complète tant de souvenirs du Moyen-Age et de la Renaissance, que j'hésite pour en choisir quel-

le Comité local de cette Ligue qui est, en quelque sorte, le fondateur du Comité Brest-Transatlantique.

Sans doute, il ne faut pas pousser les choses au noir. Mais il importe d'être prévoyant et vigilant. D'ailleurs un pareil Comité ne pourrait-il pas prendre, au sujet de nos intérêts maritimes en général, d'heureuses initiatives et apporter un concours très efficace à nos assemblées locales et aux fonctionnaires de l'Etat.

Telle est la proposition sur laquelle j'appelle en dernier lieu votre attention et je terminerai par ces mots : « Les Brestois ont le diable au corps, tâchons de l'avoir aussi ! » (*Applaudissements.*)

LOUIS BRINDEAU
Député
Ancien Maire du Havre.

DE MARSEILLE A NOUMÉA

Les routes pour se rendre de France en Nouvelle-Calédonie ont varié suivant les époques : autrefois on passait par les caps. Ce temps de navigation barbare n'est plus qu'un lointain mauvais rêve déjà oublié. Depuis que les Messageries Maritimes desservent cette ligne, on emprunte la voie plus civilisée du Canal de Suez. Mais, comme la ligne n'est pas par elle-même suffisamment rémunératrice, on a, à diverses reprises, cherché à y greffer quelques relâches supplémentaires. On coupa d'abord directement à travers l'Océan Indien, par Mahé des Seychelles et King George's Sound ; puis King George's Sound fut abandonné pour Fremantle, et les Seychelles cédèrent la place à Bombay et à Colombo ; une relâche nouvelle, celle d'Aden, est venue s'ajouter à l'itinéraire. Le voyage s'en trouve sensiblement allongé, au moins pour les marchandises venant de France, et plus d'une a depuis longtemps perdu sa fraîcheur première quand elle arrive à Nouméa. Les correspondances empruntent entre Marseille et Colombo la ligne d'Indo-Chine qui abrège leur voyage de quelques jours.

De Marseille à Nouméa, les paquebots des Messageries Maritimes ne s'arrêtent qu'en territoires anglais ; aussi la Compagnie, soucieuse de ses intérêts, réserve-t-elle à nos voisins ses faveurs et ses amabilités.

Le premier port de relâche est Port-Saïd.

PORT-SAÏD

Les paquebots mouillent en général, à Port-Saïd, devant le quai François-Joseph, à l'entrée de la rue Eugénie, qui est la plus grande artère de la ville. Pour vingt-cinq centimes un *pointu* vous conduit à terre. C'est plus que ne valent pour le simple touriste, la ville et toutes les curiosités qu'elle renferme. Les rues sont droites et larges, mais on y enfonce dans le sable. Nulle part d'autre couleur locale que la saleté. Les dattes d'Arabie que l'on vend au marché ne sont elles-mêmes que des noyaux revêtus de poils de chameau.

On ne visite à Port-Saïd que les marchands de cigarettes, de photographies, de timbres-postes, de casques coloniaux et les cafés-concerts. Dans chacun de ces cafés une quinzaine de blondes Allemandes raclent du violon sur une estrade et à tout entrant servent aussitôt, d'après sa tête, son air national. C'est une façon d'écouler de la mauvaise bière et de la faire payer plus cher que de la bonne. Tout café est muni d'une roulette où personne ne gagne.

Il n'y a rien à voir dans les baraques en bois de Port-Said ; pas un monument, pas une maison. La façade de la ville sur la mer semble cependant vouloir se dégager un peu de la banalité des autres quartiers : la plage a été nivelée et les maisons qui l'avoisinnent ont assez bon aspect. Une statue de Lesseps, œuvre du sculpteur Frémiet, a été érigée en 1899 sur la jetée, près du phare qui éclaire l'entrée du Canal.

Le quartier indigène est situé au bout de la grande rue. On s'y rendait autrefois à *bourriquot*, ce qui ne manquait pas de couleur locale, et les européens n'avaient pas

à craindre de déchoir en enfourchant la selle de bois, car le prophète Mahomet n'avait pas d'autre monture. Aujourd'hui on y va en tramway ; c'est plus civilisé peut-être, mais à coup sûr moins pittoresque. Ce quartier indigène n'est qu'un amas de baraques émergeant, par blocs plus ou moins réguliers, des tas d'ordures où voltigent des nuées de mouches. Deux mosquées, l'une en bois, l'autre en pierre, sont assez insignifiantes pour qu'on ne s'y arrête pas. La ville finit brusquement dans le sable, entre le lac Menzaleh et la mer. Les cimetières bordent le rivage du lac. Ici la terre est si basse que les tombeaux sont construits à la surface au lieu d'être creusés dans le sol où ils serait aussitôt envahis par l'eau salée.

Quelles que soient sa laideur et sa saleté, Port-Saïd renferme cependant pour nous un triste enseignement : à mon premier passage, en 1885, toutes les enseignes des magasins étaient en français et partout on ne parlait que le français. Vingt ans après, l'anglais avait tout envahi et, dans les magasins, dans les rues, sur les quais, on n'endait que le dur parler britannique. Dans vingt nouvelles années, pas un indigène ne comprendra plus notre langue. L'Egypte a été véritablement française ; elle ne l'est plus.

En France, bien qu'on ait souvent prétendu le contraire, l'idée colonisatrice, ou, pour mieux dire, le culte éclairé de la grandeur nationale, est l'épanage d'une élite peu nombreuse, et cette élite n'a malheureusement eu que très rarement la direction de notre politique extérieure.

Un fait le montre d'une façon indiscutable : récemment, au moment même ou débutait l'affaire du Maroc, à l'heure suprême où, pour la dernière fois sans doute allait se décider l'avenir de la France, nous avons vu arriver au pouvoir un des hommes sur qui pèse le plus lourdement la responsabilité de la plus grosse faute que nous ayons

commise en aucun temps de notre histoire, l'abandon de l'Egypte.

Nous rejetons volontiers sur la jalousie anglaise la responsabilité de nos désastres coloniaux. Si nous voulions réfléchir cependant, nous verrions que l'Angleterre n'a fait partout que profiter de nos propres fautes ; nous ne saurions raisonnablement le lui reprocher. Les véritables ennemis de notre grandeur nationale ont toujours été de ce côté-ci de la Manche et non de l'autre : la Pompadour nous a fait perdre l'Inde et le Canada, deux continents : l'Asie et l'Amérique ; le socialisme nous a fait perdre l'Afrique, avec l'Egypte et le Maroc.

CANAL

Les voyageurs considèrent généralement comme laid le pays entre Port-Saïd et Suez et n'auraient pas assez de cailloux à lui jeter s'ils en pouvaient trouver sur les rives du canal. Certainement le pays est monotone, mais cette monotonie a sa grandeur. Aussi loin que la vue peut s'étendre, on n'aperçoit qu'une immense plaine de sable doré. A l'horizon le ciel, jauni par les tourbillons de poussière, se confond avec la terre. Par endroits cette plaine se couvre de bosses de sable à l'abri desquelles poussent quelques bouquets de roseaux et de maigres tamaris au feuillage grisâtre. On longe des lacs, des marais dans lesquels des milliers de flamants forment des nuages roses ; et tout cet horizon surchauffé, ondulant comme une houle transparente, prend suivant les heures les teintes les plus variées, du rouge le plus ardent au violet le plus tendre.

A la gare d'El Kantara, des caravanes rangées sur les rives attendent que nous soyons passés pour repren-

dre leur route monotone dans le désert. Les chameaux restent indifférents, le cou allongé dans le sable; les gamins, nus sous leur grande blouse bleue, nous suivent en courant sur la berge pour ramasser les biscuits et les sous qu'on leur jette.

ISMAÏLIA

Ismaïlia est la plus verte des trois villes du Canal; mais, en revanche, elle est la moins mouvementée; ville déshéritée qui n'a pour elle ni cette foule sale qui fait oublier, à Port-Saïd, ses maisons de bois sans caractère, ni ces rues pittoresques qui font pardonner à Suez la saleté de ses habitants. Ses rues sont désertes; l'herbe y pousserait si l'herbe pouvait pousser dans ce sable brûlant. Quelques arbres dans l'avenue du port et sur la route de l'hôpital suffisent cependant à lui donner de loin cette apparence de verdure qui étonne sous ce ciel rouge et repose le regard au sortir des murailles ardentes d'El Guisr. Dans cette ville endormie pas un concert, pas un bruit. Au débarcadère deux ou trois bourriquots attendent les clients, pressés sous un arbre poussiéreux dont ils se partagent fraternellement les lambeaux d'ombre.

Le meilleur parti à prendre quand on est à Ismaïlia serait celui de s'en aller; mais hors de la ville, il n'y a rien, que la fournaise de sable.

D'Ismaïlia à Suez, par le train, on longe le canal d'eau douce tout couvert de roseaux; au-delà, de chaque côté, miroite la plaine ardente.

Par le Canal, l'aspect est le même, moins la ligne verdoyante de roseaux. Au sortir du lac Timsah, on laisse à droite, près de Toussoum, la mosquée blanche

du Cheikh-Ennedeck, puis, après les Lacs Amers, on s'engage entre les murailles de sable dont on ne sortira qu'à Port-Tewfick.

SUEZ

Suez n'est pas sur le canal. C'est Port-Tewfick qui salue les navires à leur sortie. Quatre ou cinq maisons alignées sur un quai planté d'arbres et c'est tout. Suez est un peu plus loin dans les sables.

Bien que quelques bouts de rues se soient un peu européanisés, Suez est supérieur comme pittoresque à Ismaïlia et à Port-Saïd. Ismaïlia, brûlée par le soleil, est restée rabougrie comme les arbustes de ses jardins. Port-Saïd, cité cosmopolite, n'est d'aucun temps, ni d'aucun pays. Suez est restée ville arabe avec ses rues étroites où errent des ombres de chiens galeux, ses maisons aux toits plats que dominent des minarets pointus, ses boutiques basses où bourdonnent des nuées de mouches, sa population multicolore, ses costumes bigarrés qu'uniformise la saleté, ses cafés où. les jours de fêtes, quelque jeune artiste initie les clients aux mystérieuses beautés de la danse du ventre. Les spectateurs enivrés applaudissent avec frénésie, pendant que, haletante, elle fait le tour de la salle leur tendant son front ruisselant de sueur où chacun colle une mince piécette d'argent ou d'or.

De loin en loin, vous rencontrez des jeunes filles au visage religieusement voilé, suivant les recommandations du Coran. « L'éclat de leurs yeux est pareil à celui d'une source d'eau vive parmi les sables. » Si la rue est déserte et si vous ne craignez pas les désillusions, glissez-leur deux sous dans la main : elles soulèveront leur voile et vous montreront ce visage que l'œil même d'un fiancé

n'aurait pas eu le droit d'entrevoir. L'arabe a horreur du chrétien, mais il a l'esprit ouvert et ne refuse jamais de se rendre à des arguments bien présentés. *El hamdou lillah rebb elhalmine.*

MER ROUGE

Le golfe de Suez où l'on débouche en sortant du Canal est un étroit couloir entre les falaises stériles et ravinées du djebel Attaka et la presqu'île du Sinaï. Nulle part on ne voit la moindre végétation ; seuls, de loin en loin, les mâts d'un navire échoué donnent l'illusion d'arbres dépouillés de leurs branches. Partout des rochers, des îlots, des îles brûlées comme Jubal et Shadwan. L'atmosphère est calme et d'un rose transparent ; mais le moindre vent qui passe sur ces rivages de poussières effritées y ramasse une brume opaque et ardente. Le cap Mohamed qui termine au sud la presqu'île du Sinaï nous annonce la Mer Rouge. L'horizon s'élargit, la terre disparaît parfois. A chaque instant on croise un navire, on aperçoit une île ; et chacun se précipite sur le pont pour les lorgner, comme si jamais on n'avait vu de rochers ou contemplé un bateau. Beaucoup de ces îles sont des volcans et, sous ce ciel brûlant, ils semblent éteints d'hier.

Ce sont d'abord les croupes bizarrement bariolées de djebel Taïr, puis le groupe tourmenté des Zebayer, avec la jupe rose plissée du Tas de foin, les stries régulières de Rugget, le bloc de la Table, les falaises bouillonnées de la Selle, les cônes sombres de la Grande Zebayer ; puis djebel Zugur, plus haute, avec quelques traces de végétation ; Périm enfin, île basse, s'élevant derrière sa plage blanche en pentes douces, toute grise, brûlée, stérile ; sur un des sommets, un phare entouré de quelques

maisons. Par dessus, on aperçoit Cheikh-Saïd qui écrase de sa masse l'île anglaise.

A peine a-t-on dépassé Périm, en prenant la grande passe, qu'on se heurte aux Djeziret Seba, possession française, comme l'indique le drapeau tricolore en zinc qui se tient rigide au sommet. Ce ne sont que des rochers stériles. En face, le continent nous appartient également: c'est le territoire d'Obock.

OBOCK

La ligne d'Australie ne passe pas à Obock ; aucune ligne même n'y passe aujourd'hui ; elles se sont partagées entre les escales mieux placées de Djibouti et d'Aden. Les notes qui vont suivre s'appliquent donc à un passé peu lointain encore mais qui ne revivra sans doute plus. Obock a vécu.

Par suite de nos reculs successifs devant l'envahissement italien, la côte française ne commence aujourd'hui qu'au raz Doumeirah. Généralement les navires se dirigeant vers la Grande passe ne se rapprochent de terre qu'en vue des tables basaltiques du raz Djarn et des îles Seba. Peu après on double le raz Bir, aux falaises basses, couvertes d'arbustes grisâtres et sur l'extrémité duquel on a construit un phare. C'est l'entrée du Golfe de Tadjoura et on ne tarde pas à mouiller devant Obock.

La rade est petite, un peu trop ouverte au Sud et à l'Est, mais bien abritée des autres côtés. Un appontement en fer permet de débarquer assez commodément. Cet appontement conduit à une tranchée creusée dans le corail et, par là, à la Ville administrative. Il est inutile d'y aller, il n'y a rien à y voir qui vaille la peine d'être vu. Les services administratifs sont enfermés dans de

GRANDE RUE A OBOCK

petites cages en bois et le « palais » du Gouverneur ressemble à une grande guérite ; autour des maisons sont dessinés des jardins où les allées sont en sable fin et où la végétation est représentée par de gros galets arrondis.

Le quartier commerçant et indigène est situé à droite sur une petite éminence entre la rade et le vallon des Chasseurs. Obock n'a guère qu'une rue et quelle rue! Des maisons basses blanchies à la chaux, mais enfumées et grasses du contact incessant des indigènes; une seule, celle du cadi, a un étage. Des groupes d'hommes demi-nus sont paresseusement accroupis contre les murs à côté de leurs lances ; les anneaux qu'ils portent au bras indiquent, paraît-il, le nombre des meurtres dont ils s'enorgueillissent. De jolies petites chèvres au poil ras cherchent vainement leur nourriture dans le sable: des femmes causent sur le seuil des portes, leurs cheveux roux réunis en fines tresses comme ceux des momies égyptiennes. Leur nez est écrasé, mais la nature, *alma mater*, leur a donné de grosses lèvres pour consoler leur amour-propre de cette infériorité humiliante. Il est rare d'en trouver de jolies : à vingt ans elles sont grand'mères et leur visage est ridé comme une pomme cuite. Parfois cependant on rencontre une jeune fille au teint bronzé, vêtue d'une longue jupe blanche. Elle n'a pas la chevelure rousse et les fines tresses des Danakils ; ses cheveux légèrement frisés sur le front s'enroulent en un chignon sur la nuque. Vous êtes en présence d'une race supérieure, presque civilisée. Elle vous dira avec une pointe d'orgueil : « Moi, catholique abyssine » et elle vous montrera un petit crucifix qu'elle porte sur la poitrine.

Les Abyssines ont beaucoup de qualités, mais ne les prenez jamais comme cuisinières : elles mettent du beurre dans leurs cheveux.

au grand autel, et une magnifique collection de tapisseries. Je vous mentionnerai également l'église des Jacobins, aujourd'hui chapelle du Lycée, qui est l'un des chefs-d'œuvres du style gothique Toulousain ; l'intérieur, qui comporte une simple abside à pans coupés, offre aussi une nef d'une extrême originalité divisée en deux parties par une rangée de légères colonnes d'une extrême hauteur soutenant une voûte des plus élégantes.

Mais malheureusement le temps passe et nous avons encore à visiter quelques vieux hôtels. Ces beaux logis du temps jadis sont dus, vous vous en doutez, à une aristocratie locale fort éprise de luxe et d'art. Ils datent tous de la plus belle époque toulousaine, d'une Renaissance particulièrement brillante qui eut ses artistes locaux hors de pair et, à travers l'inspiration italienne, sut néanmoins demeurer originale, indépendante et créatrice. C'est là leur principal intérêt et ils sont si nombreux que nulle part ailleurs peut-être en France, sinon dans des villes comme Rouen ou Bourges, et pour des époques parfois un peu différentes il est vrai, on ne peut trouver réunies autant d'œuvres aussi charmantes et d'un goût aussi pur.

Au hasard d'une promenade, voici par exemple, l'hôtel Lasborde, qui fut construit au XVIme siècle pour un célèbre avocat, Accurse Maynier. Les fenêtres surtout sont intéressantes par des cariatides admirables d'expression : les personnages sont si vivants qu'ils semblent causer entre eux, discuter ou regarder les passants.

Dans un autre quartier est l'hôtel Bernuy, occupé aujourd'hui par le Lycée. Ce Bernuy était un marchand espagnol qui s'enrichit dans le commerce du pastel et fit une fortune si colossale qu'il servit de caution à François Ier prisonnier à Madrid. Son logis compte une fort jolie cour à arcades qui est une merveille de bon goût avec

prospérité comme port abyssin, que nous menacions de ruiner son avenir en laissant, pendant de longs mois. dans l'incertitude la situation des chemins de fer Ethiopiens. Djibouti n'avait cependant de raison d'être que par ces chemins de fer. Le fait que les Anglais et les Italiens ont cherché à obtenir de nous que nous en fassions une voie internationale, au lieu d'une voie française, montre bien toute leur importance économique. On s'extasie avec juste raison devant un bébé qui partage son gâteau avec un ami ; mais une nation qui veut vivre n'a pas le droit de montrer le même désintéressement : on ne fait pas de largesses avec son avenir. Nous avons eu tous les frais de l'entreprise, nous en avons couru les risques, il n'est que juste que nous en gardions les bénéfices. Il est curieux de constater ici, une fois de plus, comme nous trouvons facilement des amis pour croquer les marrons que nous avons pris la peine de tirer du feu. C'est l'histoire de l'Egypte, du Niger maritime, de tous les pays de valeur où nous avons passé par le monde. Nous avons eu, en Abyssinie, la chance extraordinaire de mettre la main sur une voie commerciale de premier ordre ; nous avons eu l'initiative et la persévérance, plus extraordinaires encore chez nous, de la mettre en exploitation ; nous avons obtenu que la question fut définitivement réglée à notre profit et qu'une Compagnie française fut autorisée à pousser ses rails jusqu'à Addis-Ababa. Veillons à ce qu'elle reste française, défendons là contre les entreprises étrangères. C'est assez, c'est trop d'avoir laissé l'Angleterre, contrairement à nos conventions avec l'Abyssinie, obtenir d'elle l'autorisation de construire, dans l'arrière pays de Zeilah. une voie qui peut à la fois ruiner la nôtre et annihiler Djibouti.

Obock une fois abandonné, on a parlé de faire de

Djibouti non seulement le port de l'Abyssinie, ce qui est en effet son rôle, mais un point d'appui pour la Flotte, ce qui m'a toujours paru un excellent moyen de jeter follement de l'argent à l'eau. Djibouti n'est pas défendable. On a songé alors aux fournaises de Gubbet-Kharab, au fond du golfe de Tadjoura ; on a même aspiré à en faire un nouveau Bizerte. Il ne manque, hélas ! à ce nouveau Bizerte que de l'eau, des vivres, un climat supportable et... des fonds où les navires puissent mouiller. Il y a cependant des chances pour qu'on aille noyer l'or des contribuables dans les abîmes de cette inutile méditerranée et renouveler là l'expérience faite à Obock, au lieu de retourner à Cheikh-Saïd.

Les limites de notre territoire ont beaucoup varié suivant les époques. A partir de 1840 et pendant un demi siècle, elles s'élargissent, gagnant progressivement le nord jusqu'à Massouah, le sud jusqu'à Dongarita et Bulhar, l'intérieur jusqu'au pays des Issahs et des Gadoboursi sous les murs du Harrar. En 1883, nos frontières du nord battirent brusquement en retraite, devant les Italiens, jusqu'au raz Doumeirah ; depuis 1890, elles se retirèrent du sud devant les Anglais jusqu'aux portes mêmes de Djibouti ; enfin de l'intérieur elles reculèrent progressivement vers la mer jusqu'à s'en tenir aujourd'hui à 90 kilomètres environ. Espérons qu'elles ne rétrograderont pas davantage, pendant que les limites anglaises et italiennes empiètent sur les autres faces de l'Abyssinie.

ADEN

Aden est le port de dispersion de toutes les lignes de vapeurs qui, partant de l'Europe, se dirigent vers le golfe Persique, l'Inde, l'Extrême-Orient, l'Océanie, la

C'est sur cette fiction moyennâgeuse de dame Clémence que nous terminerons notre voyage, et s'il m'est permis d'y ajouter quelques mots, laissez-moi souhaiter seulement que vous emportiez de tous les paysages que nous avons vus ce soir, et qui valent assurément tous ceux que l'on va chercher en Suisse ou à l'étranger, un bon souvenir. Permettez-moi de vous dire combien je serais heureux si les projections que je vous ai montrées donnaient à quelques-uns d'entre-vous l'idée d'un voyage dans le Quercy ou le pays de Toulouse qui, comme votre belle Normandie, sont de ces régions de France que l'on aime bien vite. Et si vous allez notamment à Saint-Cirq-la-Popie, vous en reviendrez, j'en suis sûr, aussi ravis que la demoiselle de Leipzig.

JEAN FOURGOUS.

Une fois en voiture, vous avez les gamins qui courent dans le sillage, en piaillant : « Baksish pour manger! » La mendicité varie peu ses formules. Un petit drôle cependant me prend par mon côté sensible : « Moi parler français, M'sieu, donner baksish ! » A celui-là, je donne deux sous pour l'encourager à continuer ses études.

Steamer-point n'est qu'une vaste place semi-circulaire qui s'ouvre devant le débarcadère, bordée d'hôtels et de magasins assez misérables. Aucune apparence anglaise, du reste, en dehors du monde officiel et des fournisseurs de charbon. Le commerce est entre les mains des Parsis ; les hôtels et quelques magasins sont français, juifs, italiens ou grecs.

Pendant le jour tout est mort, mais le soir, la place offre un spectacle inoubliable : toute la population indigène, fuyant la chaleur concentrée des maisons, apporte son couchage et s'installe au grand air pour y passer la nuit. Bientôt, d'un bout à l'autre, les ronflements vont leur train et, de toutes parts sous le ciel étoilé :

« Ce ne sont que parfums et concerts infinis. »

Les buts de promenade n'abondent pas à Steamer-point, Il n'y en a qu'un : aller à Aden par Main gate et revenir par les tunnels. En attendant que le chemin de fer de Dhalaa soit construit, on fait cette promenade en voiture. Après avoir longé la mer pendant quelque temps jusqu'au delà du village de Mahala, la route franchit par une profonde et étroite tranchée un col peu élevé, fortifié comme toutes les crêtes voisines ; c'est Main gate. De l'autre côté elle descend dans un vaste cirque au fond duquel rôtit la ville indigène, toute blanche avec ses maisons basses qui resplendissent sous le soleil. Il est impossible de se figurer pays plus désolé : tout autour

s'élèvent des montagnes rouges crevassées, contournées, bouillonnées comme une coulée de scories encore brûlantes. Sur ces murailles ardentes et inaccessibles, pas un grain de terre, pas une trace de végétation. Derrière la ville, dans un ravin à l'entrée de ces montagnes rouges qui l'étreignent dans un cercle de feu, se trouvent les fameuses citernes, dites de Moïse, construites en réalité par les Perses au VIme siècle avant Jésus-Christ. Treize de ces citernes, d'une capacité totale de 35 millions de litres, ont été réparées par les Anglais en 1856. On peut les visiter comme une curiosité, mais il ne faut pas s'attendre à y trouver de l'eau : l'eau est à Aden une chose trop précieuse pour qu'on la jette dans ces fournaises ardentes. Leur contenance est soigneusement indiquée par une inscription, mais elles ne contiennent jamais rien, pas même de feuilles mortes tombées du jardin public qui les précède, car dans ce « jardin », il ne pousse que des « *Défence de cueiller les plantations.* » Cherchez, et si à l'ombre d'un de ces écriteaux vous trouvez une herbe, n'y touchez pas : un gardien en uniforme, sa matraque à la main, la protège et chaque matin lui apporte dans un pot la goutte de rosée qui la fait vivre. Saluez-la, mais n'y touchez pas, elle a coûté des millions.

Le Temple du feu, les Tours du silence, la Mosquée de Cheikh-Hydros, rien de tout cela ne vaut la peine d'être vu. La ville renferme ses 18.000 habitants dans des maisons basses, misérables et malpropres. On considère quelquefois le vaste cirque dans le fond duquel elle est bâtie comme un ancien cratère et cette opinion a même reçu une sorte de consécration officielle puisque les montagnes voisines en portent le nom. Je doute cependant que c'en soit un, bien que l'origine plutonienne de toute la presqu'île ne soit pas douteuse.

On revient à Steamer-point par les tunnels. Le pre-

COMITÉ DE L'AFRIQUE FRANÇAISE

ORGANE DU COMITÉ DU MAROC

21, Rue Cassette, Paris

Sommaire du N° 9 (Septembre 1908)

NUMÉRO GRATUIT ENVOYÉ SUR DEMANDE

FORÊT & SAVANES CONGOLAISES [1]

Mesdames, Messieurs,

Je n'ai d'autre prétention, ce soir, que de vous montrer une série de projections. Je sais par avance que les photographies vous intéresseront bien davantage et vous donneront un aperçu beaucoup plus exact des pays traversés que toutes les descriptions que je pourrais en faire.

Au surplus, les nombreux palabres que j'ai tenus dans la forêt équatoriale ou dans la savane congolaise ne m'ont nullement préparé à me présenter devant l'assemblée d'élite qui me fait l'honneur de m'écouter aujourd'hui.

A un auditoire aussi éclairé, aussi instruit des choses coloniales et sachant les voir sous leur véritable jour, j'aurais voulu pouvoir exposer à grands traits, mais avec précision et en donnant à chacune sa valeur, les raisons de notre expansion dans l'hinterland congolais, montrer l'avenir des régions que nous venons de traverser, le mode d'exploitation qui leur convient, parler des cultures et des productions auxquelles elles se prêtent, et traiter enfin de l'emploi de cet autre organe très important, et à tous les points de vue intéressant de la richesse d'une colonie, je veux dire de sa population.

Mes collaborateurs, à l'énergie, à l'activité et au savoir desquels je me plais à rendre un hommage juste et bien mérité, se sont en effet appliqués à des travaux de tout ordre, de façon à inventorier pour ainsi dire les

---

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 18 Décembre 1908.

régions visitées ; et, à côté de la portée technique des opérations géodésiques, à côté des recherches scientifiques concernant la géologie, la minéralogie, le climat, les productions, la faune et la flore des territoires parcourus, ils se sont adonnés plus spécialement à l'étude des questions économiques et techniques qui s'y rattachent. Et si je tiens à mentionner plus spécialement ces deux objets de leurs travaux, c'est qu'en matière coloniale, ils nous ont paru de toute première importance. Nous savons tous le rôle important de nos colonies pour notre industrie et notre commerce français. Et ce dont nous avons aussi la sincère conviction, c'est que nous ne serions plus Français, nous renoncerions à notre passé magnifique de gloire et de générosité, nous abandonnerions notre belle œuvre civilisatrice que nous avons promenée avec le drapeau de Lafayette à travers le monde, si nous ne nous intéressions pas aux peuples qui sont encore dans la barbarie ou dans l'enfance, si nous dédaignions d'étudier leur histoire, leurs origines, leurs mœurs, leurs coutumes, leurs mentalités et par suite les moyens, en les connaissant mieux, de les élever plus rapidement et plus sûrement vers nous, et d'ouvrir enfin leurs yeux endormis aux lumières de la civilisation.

J'aurais donc été heureux et fier, je l'avoue, de vous exposer les résultats des travaux de mes zélés compagnons de voyage. Mais, outre que ce serait là une tâche trop grande pour un exposé de quelques quarts d'heure, je dois confesser que nous n'avons pas encore eu le temps de tirer des conclusions absolument fermes de ces études et des documents rapportés.

Néanmoins, en vous donnant quelques explications sur les photographies que vous allez voir, je vais essayer de vous montrer l'aspect général des régions que nous avons vues ou reconnues, et de vous tracer pour ainsi

XXV

XXVme ANNÉE

4me Trimestre 1908

Société de Géographie Commerciale du Havre

BULLETIN



HAVRE

AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

131, RUE DE PARIS, 131

—

1909

sentants de la France furent M. Haussmann et le lieutenant-colonel Monteil.

En l'absence de données géographiques précises sur des régions pour la plupart inconnues, ce protocole adopta comme frontières des lignes géométriques idéales, tracées le plus souvent suivant des parallèles ou des méridiens géographiques. C'étaient des lignes droites et des arcs de cercle qui ne tenaient aucun compte des divisions historiques, politiques, ethniques, voire même géographiques des territoires qu'ils traversaient.

Aussi, ce protocole de 1894 prévoyait que le partage ainsi opéré était sujet à des révisions successives, à mesure que les données géographiques que l'on posséderait seraient plus nombreuses et plus précises, et permettraient de substituer, aux limites arbitraires primitivement fixées, des frontières correspondant à la configuration naturelle du pays et satisfaisant mieux les intérêts, non seulement des deux puissances contractantes, mais aussi — et ce n'est que justice — ceux des populations indigènes dont on dispose sans les consulter.

Ce sont donc ces données géographiques, ces précisions que nous sommes allés chercher au Congo. Mais, grâce à la solide composition de la mission, j'ai pu étendre la zone de nos recherches et de nos travaux bien au delà de la bande de territoire à travers laquelle doit se mouvoir la ligne frontière. A côté de l'œuvre de délimitation, nous avons fait de l'exploration. C'est de celle-ci seulement que je veux vous entretenir.

Depuis la Sangha jusqu'au Tchad, la frontière, ayant une direction générale sud-nord, traverse des régions dont l'aspect, la population, le climat changent progressivement à mesure qu'on s'éloigne de l'Equateur. Elle part des pays couverts par l'épaisse végétation de la forêt équatoriale et lavés par des pluies presque conti-

nuelles, pour aboutir sur les confins du désert, dans des zones sablonneuses hérissées d'une végétation épineuse et rabougrie, où le régime des pluies est peu abondant, et que traversent seuls des fleuves alimentés par des sources méridionales et lointaines. Elle visite dès l'abord des peuplades primitives, anthropophages et indépendantes, pour s'arrêter au milieu de populations musulmanes, déjà quelque peu civilisées et policées. Elle franchit, à de hautes altitudes, des terrains montagneux d'où les eaux s'échappent en cascades ou en torrents creusés dans des lits de roc, et retombe ensuite dans une vaste région sans relief, peu élevée au-dessus de la mer, où les eaux s'étalent dans de vastes marais, où les fleuves ont des cours indécis et sont appauvris par de nombreuses dérivations.

Nous allons parcourir successivement, mais très rapidement, ces différentes régions. Nous prendrons le moyen de locomotion de l'avenir, d'un lointain avenir. En une heure, j'espère vous faire parcourir 2.000 et quelques kilomètres, et, pour avoir moins chaud, nous voyagerons de nuit.

A Brazzaville, chef-lieu du Congo français, nous embarquerons sur un petit vapeur de la Compagnie des Messageries fluviales, vapeur de 30 tonneaux, qui, en 12 ou 14 jours, nous amènera à Nola, chef-lieu de la région administrative de la haute Sangha. Ceci est encore possible en novembre, mais ne l'est plus un mois plus tard, au moment de la baisse des eaux dans la Sangha.

Nous sommes ici au point de départ de nos travaux, en pleine forêt équatoriale, à travers laquelle la Sangha serpente majestueusement entre des rives inondées et monotones.

Les habitants des quelques villages qui s'accrochent aux lambeaux de terre émergés sont les Ngoundi et les

Pandés. Ces gens sont soumis et reconnaissent l'autorité de l'administration française.

Mais à l'ouest, entre la Sangha et la frontière allemande, s'étend une région qui, lors de notre arrivée, était encore inexplorée, peuplée de tribus guerrières non soumises et hostiles, et qui avaient toujours annoncé qu'elles s'opposeraient à l'arrivée des Européens chez elles.

A force de pourparlers difficiles à entamer, grâce également à l'audace et à la fermeté des officiers qui me secondaient, j'obtins, au bout d'un mois, la soumission des deux principales tribus : les autres suivirent le mouvement. Tous ces gens étaient surtout défiants. Lorsque le lieutenant Georges, mon envoyé auprès de Likapota, l'un des deux principaux chefs de Mbiémou, se présenta sur le territoire de sa tribu, il n'avait avec lui que cinq tirailleurs indigènes d'escorte. Il trouva, pendant toute une étape, tous les villages complètement évacués, et lorsqu'il arriva à la résidence du chef, tous les guerriers de la tribu, au nombre de 500 environ, y étaient rassemblés, en armes, la plupart munis de fusils à pierre ou à piston, dont le chien était relevé et prêt à partir. Toute cette horde était silencieuse, rangée sur deux lignes de chaque côté de l'unique et droite rue du village. A la première tentative du lieutenant pour entrer en conversation, personne ne répondit. Prenant son parti d'aller lui-même jusqu'au chef, qu'il supposait placé à l'autre extrémité de la rue, il laissa ses cinq tirailleurs en arrière, et seul, sans armes à la main, il marcha entre cette haie de sauvages qui, étonnés, le regardaient sans bouger.

Le lendemain, le lieutenant me ramenait tous les chefs et notables de la tribu et des tribus voisines, qui venaient se soumettre dans un palabre solennel.

Tout ce pays du Mbiémou est couvert de l'épais

manteau presque impénétrable de la grande forêt, où les sentiers mal tracés disparaissent sous l'enchevêtrement des lianes, grimpent au flanc des collines abruptes pour, à chaque instant, redescendre glissants dans des rivières torrentueuses ou dans des ravins vaseux. Pas de grosses agglomérations d'habitants, mais des hameaux disséminés, cachés au fond des vallées, dans de minuscules clairières, et presque inaccessibles à qui ne connaît pas tous les détours de la mystérieuse forêt. Une race âpre et rude y vit sous de primitifs abris. Ce sont des hommes bien découplés, aptes à la guerre d'embuscade, habiles à se glisser parmi les fourrés les plus denses, à escalader les abatis naturels formés en travers des chemins par la chute des vieux arbres géants et le lacis de lianes qu'ils supportaient. Et à côté de cette race forte, une autre race, presque de pygmées, plus agile encore, celle des Bahingas, nains exercés à la chasse, tueurs d'éléphants, se glissant sous le pas de l'énorme bête pour lui crever l'abdomen d'un coup de sagaie, et le suivant des jours entiers jusqu'à ce qu'il meure ; grimpant aux sommets des arbres, où ils font quelquefois leurs nids — je veux dire leurs demeures — ayant l'adresse et l'instinct des singes, s'abritant dans les fourrés, vivant sous des abris de fortune, nomades, ils sont les gnomes de la forêt, toujours là et toujours invisibles. Ils chassent pour le compte des autres habitants de la forêt, dont ils sont en quelque sorte les clients, mais ils ne manquent jamais de viande, et ne tuent pas les gorilles, dont ils se prétendent les proches parents.

Dans cette forêt, fouillis inextricable de grands arbres, d'arbustes, de plantes et de lianes de toutes sortes, rarement traversé par les rayons du soleil, et sous lequel règnent une demi-obscurité et une humidité à peu près perpétuelles, vivent surtout des éléphants en

assez grand nombre, des gorilles aux mâchoires et aux mains puissantes, et des sangliers et antilopes de petite race. Les essences caoutchoutifères sont abondantes. On y rencontre en particulier le « Fortunea elastica », ou Ireh.

Nul doute que cette région, nouvellement ouverte à notre commerce ne soit pour lui la source d'une profitable exploitation. J'ai récemment appris d'ailleurs qu'une factorerie de la Société de l'E. K. S. y avait été installée peu après notre passage.

Au sortir de la forêt, nous atteignons le pays Baya, la région de la brousse et de la savane. La brousse, c'est le steppe herbeux, avec par ci par là un arbre rabougri et tordu, au tronc et aux branches noircis par l'incendie annuel. Les herbes y atteignent deux, trois et quatre mètres de hauteur, et couvrent à perte de vue les vallonnements du terrain. Dans la savane, les hautes herbes recouvrent aussi le sol de leur uniforme manteau, mais les arbres deviennent plus grands et plus nombreux. Presque régulièrement espacés, ils donnent au pays l'aspect d'un immense verger. Le pays est très irrigué. Non seulement de nombreux ruisseaux, mais de larges et belles rivières le sillonnent. Au creux des vallées, d'étroites bandes de forêts ombragent les rives des cours d'eau, et, pour l'observateur placé sur un sommet, marquent d'un trait sombre sur le fond plus clair des herbes les larges courbes que décrivent les thalwegs.

A mesure qu'on monte vers le nord, le terrain s'élève pour atteindre parfois des altitudes de 1.000 à 1.500 mètres. Les vallées deviennent plus profondes et plus encaissées, les collines font place à des montagnes rocheuses, et l'on se trouve dans une véritable petite Suisse africaine, sans névés ni glaciers, mais avec des

sites admirables : pays de torrents et de cascades écumant entre des murailles de granit, d'amoncellements rocheux surplombant des pentes abruptes et tapissées d'herbes courtes qui feraient d'excellents pâturages. Les indigènes, sommairement vêtus de peaux, armés d'arcs et de sagaies, nous regardent passer du haut des crêtes où une crainte injustifiée les a fait se réfugier, et se lancent des appels incessants à l'aide de sons rauques tirés à plein souffle d'une corne d'antilope.

Et nous arrivons ainsi au nœud orographique qui se trouve à la tête des bassins côtiers du Kameroun, du bassin de la Sangha, de l'Ouaben et du Logone, massif dont les monts Dé sont le promontoire oriental. Région des plus intéressantes : partout des montagnes rocheuses, tourmentées, offrant à l'œil surpris des amoncellements de blocs de granit juchés bizarrement les uns sur les autres, à position d'équilibre comme s'ils étaient prêts, au moindre choc, à rouler et dégringoler en effroyables avalanches ; les uns en forme de boules sur d'immenses dalles horizontales ; d'autres d'allures diverses, au dos arrondi et ressemblant à des monstres accroupis sur ces tas de pierres géantes ; d'autres encore suspendus au flanc des pentes et ne paraissant rester en place que par prodige. Et, dans ce chaos rocheux, des trous, des fissures donnent accès, par de longs dédales où l'on glisse, où on se laisse tomber pour avancer, où l'on rampe et où l'on grimpe, à des refuges obscurs et humides, connus des seuls habitants, où ceux-ci cachent des approvisionnements et se réfugient à la moindre alerte. C'est qu'ils ont été souvent menacés par les chasseurs d'esclaves venus de l'Adamaoua. Leurs huttes sont construites aux flancs des massifs ou des pitons isolés ; leurs plantations sont dans la plaine au bas des pentes. Au premier signal, tout le monde, hommes, femmes,

moutons et cabris, gagne, pêle-mêle les retraites souterraines ; et, posté derrière des blocs de pierre, à chacune des nombreuses fissures de la masse rocheuse, un homme armé de flèches et de sagaies guettera, pour le frapper au passage, le pillard qui osera s'aventurer jusque sur les pentes où les fugitifs ont trouvé leur salut.

J'ai comparé avec raison ces amoncellements de rocs à des tas de pierres géants. Entre leurs interstices poussent des arbres contournés, là où les eaux n'ont pas encore entraîné toute la terre. Quelquefois, sous l'action des agents atmosphériques ou des acides humiques, de nouvelles fissures se produisent et déterminent de nouveaux éboulements qui entraînent souvent la mort de nombreux individus.

Le pays, relativement peuplé jusqu'à hauteur de la vallée de l'Ouaben, le devient moins entre l'Ouaben et la vallée du Logone. Les habitants appartiennent encore à la race Baya, mais s'en écartent déjà par quelques particularités du langage, des mœurs, des traits, des tatouages. Ils sont plus sauvages et moins doux que les Bayas du sud.

L'orateur continue sa conférence en illustrant de nombreuses, nouvelles et remarquables projections un discours dont l'intérêt ne se ralentit pas un instant, et dont nous donnons ici un résumé :

Tout d'abord, comme je tiens à ce que ceux qui ont été à la peine soient à l'honneur, je vous présente deux des soldats indigènes de notre escorte. Ils appartiennent à cette magnifique race de soldats que nous a donnés le Soudan, et qui ont été les merveilleux auxiliaires de notre œuvre de domination et de colonisation en Afrique occidentale et en Afrique centrale, au Congo, à Mada-

gascar. Notre escorte se composait de 27 braves de ce genre. Morcelés en plusieurs détachements, ils nous ont servis avec le zèle, le dévouement et l'attachement le plus complet ; et, lorsque nous nous sommes séparés d'eux, à Léré, nous fûmes profondément émus de les voir venir, les larmes aux yeux, nous presser les mains.

Le village ngoundi de Nola fut le point de départ de nos travaux. Les huttes basses et rectangulaires, alignées sur la rive de la Sangha, sont construites en écorce de ficus et couvertes d'une toiture faite de feuilles. C'est l'habitation des peuples de la forêt, qui les protège contre le vent et les ouragans.

Les femmes ngoundis ont les dents, à la mode du pays, taillées en pointe. Les bracelets qu'elles portent aux bras et aux chevilles sont faits de fil de laiton enroulé. Les colliers sont composés de perles, de verroterie et de dents de chien. Le laiton et les perles sont importés par les factoreries.

Les Ngoundis habitent les bords de la rivière. Ils sont forts, guerriers et anthropophages. A côté d'eux vivent les Pandés, petits, simples et doux, non anthropophages, population tranquille de pêcheurs.

Avant notre arrivée dans le pays, les Pandés étaient la proie des tribus anthropophages de l'intérieur, qui les appelaient : « La petite viande de la rivière. »

Les femmes ngoundis sont vêtues d'un petit tablier de cuir par derrière. Elles en ont autant sur le devant. Les plus élégantes sont coiffées d'une peau de singe. Elles dansent en rond, face au centre du cercle, en agitant vigoureusement les épaules et les bras. Au milieu d'elles, deux musiciens jouent du balafou, dont les caisses de résonance sont faites de calebasses allongées.

En amont de Nola, à Bania, la rivière est barrée par des rapides. Nos bagages étaient transportés en pirogues.

Quand il s'agit de leur faire franchir par voie de terre les 7 kilomètres qui nous séparaient du bief supérieur, des femmes, désireuses de gagner quelques perles, vinrent se présenter en grand nombre pour transporter nos bagages, et protestaient contre un arrêté récent du Commissaire général qui interdisait le portage par les femmes. Elles alléguaient qu'elles étaient habituées à des travaux plus pénibles, et voulaient à toute force gagner de quoi satisfaire leur coquetterie. Nous en avons profité pour les photographier de face et de dos.

Là, nous quittons la rivière et pénétrons dans la forêt du Mbiémou. Nos porteurs déposent leurs charges dans l'avenue d'un village où nous allons camper. Beaucoup de bananiers, qui fournissent, avec le maïs et le manioc, la base de la nourriture des indigènes.

Les indigènes du Mbiémou viennent se soumettre. Venus en armes de tous les points de la forêt, ils assistent à un palabre de soumission, dans une toute petite clairière bordée d'arbres géants. Ils écoutent dans le plus grand recueillement la parole du chef blanc, qui leur trace à grands traits les nouvelles obligations qu'ils acceptent.

En avant d'eux se tient leur chef, Ngobaco, n'ayant pour tout vêtement qu'un feutre provenant de quelque factorerie des territoires voisins. Sa femme favorite l'a accompagné, et humblement lui a lavé les pieds avant qu'il prenne place sur la natte qui avait été disposée à son intention. A sa droite est accroupi son conseiller intime. Il dira tout à l'heure dans un langage imagé qu'il sera désormais soumis comme une poule, docile comme un cabri, fidèle comme un chien...

Au sortir de la forêt, nous entrons dans le pays de la brousse et de la savane. Les hautes herbes forment la dominante de la végétation.

Les villages sont en général étendus sur le dos arrondi des collines.

Les cours d'eau sont presque tous dans de profonds ravins et coulent en torrents.

Actuellement, grâce aux forêts qui les bordent, ces ravins sont comblés peu à peu par les dépôts amenés tous les ans et arrêtés par les racines enchevêtrées des lianes et des arbres. En beaucoup de points, les terres bordant les cours d'eau, non tassées, forment des marais.

Quelques-uns de ces cours d'eau sont très larges. Tels le Mambéré, le Kadeï, la Nana, les deux Boumbé. La caractéristique de toutes ces rivières est qu'à quelques kilomètres de leur source, elles sont déjà très profondes et très larges. Leur débit d'eau, qui est énorme pendant la saison des pluies, est minime en saison sèche.

On les traverse, soit avec une petite pirogue, ce qui est très long, soit sur des ponts de fortune. Parmi ceux-ci, il faut citer les ponts de lianes, faits de lianes qui descendent des arbres de la rive, et savamment tressées en un filet qui forme un pont suspendu et très remuant.

Le pays est très accidenté, et l'on rencontre partout de nombreux affleurements de roches, grès rouges, grès micacés, grès quartzeux, quelques granits gris et de nombreux minerais de fer.

De nombreuses roches, placées comme en équilibre instable, surplombent parfois des amoncellements pierreux.

Les sommets et les flancs des montagnes sont, depuis le 5° N, complètement dépourvus de forêts. Les eaux des pluies ont entraîné l'humus dans les fonds où se trouvent les cours d'eau. C'est là qu'on trouve des forêts, grâce à l'énorme quantité de terre végétale apportée, et c'est dans ces forêts qu'on trouve les arbres et les lianes à caoutchouc en abondance. C'est également sur les bords de

ces cours d'eau qu'il est permis d'espérer qu'on pourra cultiver avec succès et en abondance le coton. Nous avons, en effet, trouvé du coton dans la région, poussant vigoureusement, quoique non soigné. Les graines y avaient été apportées par des Haoussas venus du Nord. Et nous-mêmes, avec des graines qui nous avaient été remises par l'Association cotonnière coloniale, avons fait des expériences qui nous permettent de bien augurer des tentatives qui ne manqueront pas d'être faites ultérieurement.

Chaque année, vers la fin de la saison sèche, les Bayas mettent le feu aux herbes des savanes pour leurs grandes chasses et pour tuer les insectes et les tiques.

C'est ainsi qu'ils chassent l'éléphant, l'attendant à des passages obligés. Ils en tuent chaque année un grand nombre. Ils tuent aussi les rats, les belettes et tous les petits animaux. Le Baya, très friand de viande, mange celle de n'importe quel animal, fût-il très faisandé.

Après l'incendie, il ne reste qu'un paysage d'hiver. Les arbres sont sans feuilles mais noircis, et une sorte de neige noire, faite de cendre, couvre uniformément le sol.

La race Baya qui habite ce pays est une des plus nombreuses du Congo français.

Le Baya est plutôt petit, bien musclé, agile. Il a les attaches fines, les mains et les pieds petits. Il a la démarche souple, élégante. C'est un montagnard, uu coureur, un chasseur. Il adore la savane et ses grandes herbes, dans lesquelles il se glisse comme un serpent, et où il se sait invulnérable et insaisissable.

Armé de ses trois sagaies qu'il manie avec adresse, son couteau à la ceinture, sans autre costume qu'un morceau d'étoffe serré entre les jambes, le Baya court tout le jour à travers la brousse, suivant les étroits chemins ou les pistes d'animaux, toujours attentif, l'oreille au guet,

voyant tout avec ses yeux d'aigle, distinguant le gibier au milieu des herbes à des distances inouïes, rampant jusqu'à portée de sagaie et se détendant comme un ressort pour rarement manquer son but.

A mesure qu'on va vers le nord, dans la direction de l'Adamaoua, on constate chez les Bayas l'influence musulmane des Haoussas et des Foulbés. Les chefs portent des vêtements, des burnous ou des bonbous flottants, des pantalons bouffants, des bonnets piqués, des turbans peints à l'indigo.

Les femmes portent des pagnes. La population subit l'influence des peuplades plus civilisées du nord-ouest. L'anthropophagie disparaît. Les cultures augmentent, et aussi le goût du luxe et de l'apparat. Mais cela ne va pas sans inconvénient, car les hommes vendront leurs femmes pour acheter un sabre avec baudrier à glands, et leur fils pour avoir un cheval.

Les chefs construisent les murs de leurs habitations à la mode du Soudan, en pisé et très élevés, cherchant à imiter ainsi les murs du tate du chef Ngaoundéré, lequel n'a fait d'ailleurs qu'imiter les murs des grandes villes du Centre africain : Kouo, Zuider, Katiéno, Hadeidje, etc. Toutes ces villes ont, en effet, des ceintures d'épaisses murailles de pisé. Celles de Kouo, qui ont 24 kilomètres de tour, ont 12 mètres d'épaisseur à la base et 10 à 15 mètres de hauteur.

Comme tous les peuples de pays découvert, les Bayas ont adopté la case ronde à toit conique, qui résiste mieux au vent et est plus facile à rendre imperméable aux pluies que les cases à surfaces planes.

Le costume national de la femme Baya se compose d'une ceinture de perles, à laquelle on suspend derrière et devant un bouquet de feuilles d'arbre que le bois voisin fournit à nouveau généreusement chaque matin.

Les femmes bayas sont toujours en train de rectifier la position de leurs feuilles ; elles sont obligées de les retenir quand elles se baissent pour entrer dans une case ou de les plier quand elles veulent s'asseoir. C'est pour elles une occupation ou un tracas continuels. C'est le retroussis de la jupe en Europe. Cela donne une contenance.

La femme baya travaille continuellement. Elle travaille aux plantations sous la protection de son mari, qui l'accompagne avec ses armes. Elle prépare la nourriture, fabrique la poterie, la vannerie, tous les ustensiles de ménage, s'occupe des enfants.

Elle accepte facilement d'autres femmes de son mari, car toutes travaillent ensemble et s'entr'aident sans jalousie ni rivalité.

Du reste, la jalousie n'existe pas au pays baya. Un homme tient à sa femme, car il l'a payée, et c'est une valeur et une force dans son ménage ; mais les infidélités le touchent peu. Si on lui prend sa femme, il cherche à la reprendre comme nous essaierions de reprendre un cheval volé, mais il ne s'occupe pas de ce qui a pu se passer pendant l'absence. Il faut d'ailleurs croire que les infidélités sont fréquentes.

Il est un adage baya qui dit ceci :

« Quand tu as tué du gibier, prends ta part avant que les oiseaux de proie prennent la leur. Quand tu as pris femme, fais de même et devance tes voisins. »

Il y a aussi certains rythmes et certains chants connus, de signification convenue, que la femme emploie pour prévenir son complice quand celui-ci, venant au rendez-vous convenu, risque d'y rencontrer le mari qu'on n'a encore pu éloigner...

Sur la rive gauche de la Nana, on trouve des femmes portant dans la lèvre supérieure une rondelle de bois de la grosseur d'une pièce de deux francs.

La déformation de la bouche la fait ressembler de profil à un bec d'oiseau. Nous retrouverons cette coutume plus accentuée encore chez les Lakas.

La femme baya est bonne mère, aime ses enfants et ne les quitte pas pendant leur bas âge. Elles portent leur enfant à cheval sur la hanche. Souvent, elles se font un baudrier en peau pour le soutenir et le fixer contre elles, de manière à avoir les mains libres pour travailler. Elles allaitent l'enfant très longtemps, même quand il court et qu'il mange.

Etant petits, les enfants ont tous un gros ventre. Cela viendrait, paraît-il, aussi souvent de l'inflammation de la rate et du paludisme que de maladies d'intestins occasionnées par la mauvaise nourriture.

Le Baya est très industrieux. Une de ses principales industries est celle du fer, dont on trouve abondamment le minerai dans le pays, et principalement dans la région de Gaza. Il traite ce minerai dans des hauts fourneaux, qui rappellent assez les forges catalanes.

Avec des forges toutes rudimentaires, il fabrique lui-même ses couteaux, ses armes et ses outils.

Son outil favori est une hachette qu'il ne quitte pas et dont il se sert constamment pour abattre les arbres et tailler le bois dont il a besoin.

L'herminette est aussi un outil de sa fabrication. Il l'utilise pour tailler des calebasses à plein bois, des plats en bois, des mortiers à manioc, des tam-tam.

L'art de la poterie est réservé aux femmes, qui obtiennent de très jolies jarres. Elles se servent d'argile mélangée de sable fin, et elles construisent à la main tous les objets, même les grandes jarres de plus d'un mètre de hauteur. Les marmites, qui ont été garnies de dessins avant la cuisson, sont, après la cuisson, polies avec un galet et noircies avec du graphite que l'on trouve dans le

pays. Ces jarres servent à contenir les provisions (grains et farines de manioc), et sont rangées et superposées à l'intérieur des huttes.

La femme baya est experte dans l'art de la vannerie.

Parmi les ouvrages qu'elle fabrique sont des claies en forme de panier, qui lui servent à prendre le poisson dans les endroits herbeux des rivières.

Les principaux instruments de musique des Bayas sont le tam-tam ou tambour et la cloche double, sur laquelle on frappe à l'aide d'un marteau fait d'une boule de caoutchouc emmanchée au bout d'un bâton.

Jamais un chef ne sort sans ses tambours, dont le nombre est un signe de sa puissance.

Les Bayas jouent également d'un instrument original, espèce de harpe dont le son est presque semblable à celui de la guitare. Il se compose d'une nervure de palmier, bois dont on détache des bandes étroites d'écorce qui seront les cordes. Ces cordes ne sont détachées qu'au milieu, passent à différentes hauteurs sur les crans d'un chevalet et restent attachées au bois aux deux bouts.

Comme caisse résonnante, une calebasse coupée en deux est fixée du côté opposé au chevalet. La harpe a quatre cordes.

Pour en jouer, on le tient horizontalement, la calebasse appuyée contre la poitrine, et on joue des deux mains.

Les Bayas n'ont pas le culte des morts. Néanmoins, ils célèbrent les funérailles des défunts avec un certain faste. La cérémonie consiste spécialement en danses et festins. C'est de cette façon que ces primitifs manifestent leurs joies comme leurs peines.

Pour les obsèques du chef d'un gros village, les femmes, peintes en blanc, avec du manioc ou du kaolin dans le cortège qui s'agite, sont les veuves du défunt. En

toute autre circonstance, plusieurs d'entre elles seraient déjà égorgées, découpées et mises au feu dans la marmite. Mais j'ai défendu que la coutume soit observée, et j'ai donné deux bœufs en échange pour le festin des funérailles — ce qui n'a, par parenthèse, attiré personne. — Ceci n'empêchera pas que, huit jours après mon départ, le festin sera consommé quand même.

Ces anthropophages préfèrent donc la chair humaine à toute autre nourriture. Néanmoins, ils élèvent des chèvres et des brebis. Ils n'ont pas de gros bétail, bien que les bœufs pussent parfaitement vivre chez eux. Ils ont de superbes terrains de pâturages ; mais ils ont encore peur des razzias de leurs voisins. Il est à présumer que cette crainte ne tardera pas à disparaître.

Ils élèvent aussi des chiens, soit pour la chasse, soit pour les manger. Nous voyons ici deux femmes bayas allaiter deux pauvres petits chiens dont la mère a été dévorée par l'hyène. Elles ne veulent pas perdre le bénéfice qu'elles attendaient des jeunes chiens devenus grands, c'est-à-dire bons pour chasser ou bons à manger.

Commandant Moll.

(A suivre).

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale du 8 Mai 1908

Présidence de M. E. Dupont, Président

La séance est ouverte à 8 heures 3/4.

Après lecture et adoption du procès-verbal de la dernière Assemblée générale, M. Boitier, trésorier, présente son rapport sur l'exercice 1907, lequel se solde par un boni de 189 fr. 45. Ce rapport est approuvé à l'unanimité.

Il est ensuite procédé à l'élection de la série sortante des Membres du Comité. Les Membres sortants sont réélus, savoir : MM. Fritz, Guitton, Haussmann, Meura, Monsallier, Monscourt, R. Pesle et Preschez.

MM. René Bossière, Pierre Chariot et Aug. Marande sont élus pour compléter le Comité.

M. Loiseau, Secrétaire général, présente son rapport sur la situation de la Société. Entre autres points, il signale que le bail de celle-ci, prenant fin à Pâques 1909, la question du local à choisir va devenir pressante. M. Loiseau désirerait que l'on reprenne l'idée de la construction, au Havre, d'un hôtel des Sociétés savantes.

M. Loiseau, après un vif éloge de l'activité de M. le Président dans la recherche des conférenciers, annonce que le Bulletin ces derniers temps irrégulier, va reprendre son cours de publication normale. La bibliothèque est de plus en plus fréquentée. Le concours a produit les résultats accoutumés. Quant au recrutement des Membres, question vitale pour la Société, le bureau s'en est mainte fois préoccupé et, malgré les difficultés croissantes, a pu recueillir de nouvelles adhésions.

M. le Président annonce que M. Louis Brindeau, député, donnera prochainement, sous les auspices de la Société, une conférence où il traitera des Ports transatlantiques français.

M. Ferd. Vanier lit quelques extraits d'une très intéressante et très pittoresque communication de M. D. Lièvre intitulée « De Marseille à Nouméa ».

Ce travail attrayant tant par l'agrément du style que par les aperçus originaux dont l'auteur l'a émaillé paraitra in-extenso dans le Bulletin.

La séance est levée à 10 heures.

A l'issue de l'Assemblée générale, séance du Comité, pour statuer sur l'admission de :

MM. Jean Wagner.	présenté par	MM.	Favier et Langlois.
E. Alleaume	»	»	G. Doublet et Guitton.
Ct Bellenger	»	»	Dupont et Bellenger-Rosay
E. Le Barrier	»	»	Dupont et Loiseau.
M. Gaston	»	»	Lefièvre et Guitton.
Gattiker	»	»	Guitton et P. Gattiker.
M. Brunel	»	»	Guitton et Boivin.
P. Laporte	»	»	De Vigan et Dupont.
René Boursy	»	»	Dupont et Preschez.
C. Cauvin	»	»	Dupont et Trouvay.
Mignot et Cie	»	»	Dupont et C. Couvert.
Pourchet	»	»	Sauvage et Favier.
M. Ronssin	»	»	Meura et Clochette.
Colonel Feuchère	»	»	Dupont et Cel Flavigny.
Grenier-Lemarchand	»	»	F. Vanier et R. Pesle.
Du Paty de Clam	»	»	Dupont et Capne de Tugny.
F. Philippe	»	»	Dupont et H. Philippe.
L. Eude	»	»	Derome et Dr Deronde.
G. Nicolet	»	»	Altmeyer et Meura.
Von Haeften	»	»	Guitton et Schneider.
G. Gouze	»	»	Dr Dufour et F. Vanier.
Duteil	»	»	Olier et Derome.
Schmidt	»	»	Dr Dufour et F. Vanier.

Ils sont admis à l'unanimité.

Procès-Verbal de la Séance du Comité du 12 Juin 1908

Présidence de M. E. DUPONT, Président

La séance est ouverte à 9 heures 3/4.

Il est procédé à la nomination :

1° De la Commission du choix des questions pour le prochain Concours de géographie. Sont élus : MM. Carton, Favier et Loiseau.

2° De la Commission d'examen. Sont élus : MM. Boitier, Chariot, Fritz, Guitton, Meura, Ferd. Vanier et Schmitt.

Est proposé comme nouveau membre :

M. G. Bourcy, présenté par MM. Ferd. Vanier et E. Le Coniac.

Il sera statué sur son admission dans une séance supplémentaire.

La parole est ensuite donnée à M. Robert Pesle qui, récemment revenu d'un séjour de quelques semaines en Amérique, a bien voulu nous communiquer ses impressions de voyage en s'attachant surtout aux points qui offrent un intérêt d'actualité pratique.

M. Pesle nous entretient ainsi du régime des hôtels, de l'organisation des chemins de fer, du mode de transport des bagages, des tramways, du métropolitain ; de New-York, des rues, du numérotage des maisons, de l'organisation des ports, des ministères. Il insiste sur l'esprit de libre et hardie initiative qui caractérise les Etats-Unis, et se manifeste particulièrement par la création d'hôpitaux, d'écoles, de bibliothèques. M. Pesle nous expose ensuite l'excellente organisation des heures de travail ; puis, après d'intéressants détails sur les Bourses et la question nègre, il termine par un historique substantiel et concis de la dernière crise américaine.

Après quelques mots de remerciements de M. le Président, M. G. Bourcy, présenté au début de la séance est, dans une séance supplémentaire, admis comme membre de la Société.

La séance est levée à 10 h. 1/2.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

4me Trimestre 1908

Le Berry, contribution à l'étude géographique d'une région française, par Antoine VACHER, chargé d'un cours de Géographie à l'Université de Rennes. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 48 fig. et cartes dans le texte, 32 photogravures et 4 planches de cartes et profils hors texte.

La Loire (collection des Guides Joanne), par Paul JOANNE. Paris, 1908, 1 vol. in-16, avec 42 cartes et 12 plans.

L'Orléans à toute vapeur. — Le réseau du Chemin de fer de Paris à Orléans de 1838 à 1908, par Henry HAGUET. Paris, 1908, 1 vol. in-8, orné de nombreuses gravures.

La Hongrie au XXe siècle. Etude économique et sociale, par René GONNARD, professeur d'économie politique à l'Université de Lyon. Paris, 1908, 1 vol. in-18.

Bâle, Berne et Genève. (Les Villes d'Art célèbres), par Antoine SAINTE-MARIE-PERRIN. Paris, 1909, 1 vol. in-4, orné de 115 grav.

La Perse d'aujourd'hui. Iran-Mésopotamie, par Eugène AUBIN. Paris, 1908, 1 vol. in-18, avec une carte en couleurs hors texte.

Autour de l'Afghanistan (aux frontières interdites), par le Commandant DE BOUILLANE DE LACOSTE, préface de M. Georges LEYGUES. Paris, 1908, 1 vol. in-8, contenant 120 illustrations tirées hors texte, gravées d'après les photographies de l'auteur et 5 cartes.

Mes Croisières dans la Mer de Behring, nouvelles chasses et nouveaux voyages, par Paul NIEDIECK. Paris, 1908, 1 vol. in-4, avec 132 gravures et une carte.

Plus près du Pôle, par R.-E. PEARY, commandant de la marine de guerre des Etats-Unis. Paris, 1909, 1 vol. in-4, orné de 28 grav. tirées hors texte et d'une carte.

La Découverte des Grandes Sources du Centre de l'Afrique. — Rivières de vie, Rivières de mort, Nana, Ouam, Penndé, par le Commandant LENFANT, préface de M. BOUQUET DE LA GRYE. Paris, 1909, 1 vol. in-8, contenant 115 illustrations et une carte en couleurs.

Le Ruwenzori et les Hautes Cimes de l'Afrique centrale, voyage d'exploration et premières ascensions des plus hautes cimes de la chaîne neigeuse située entre les grands lacs équatoriaux et l'Afrique centrale, par S. A. R. le Prince Louis-Amédée DE SAVOIE, duc des Abruzzes. Relation du Dr Filippo de Filippi, illustrée par Vittorio Sella, membre de l'expédition, traduite par Alfred POIZAL. Paris, 1909, 1 vol. in-8, avec 180 illustrations dans le texte, 24 planches, 5 panoramas en phototypie et 5 cartes hors texte.

Trois années de chasse au Mozambique, par Guillaume VASSE. Paris, 1909, 1 vol. in-16, illustré de 55 gravures tirées hors texte et une carte.

Canada et Canadiens, par le Dr Adrien Loir, professeur à la Faculté de Médecine de Montréal. Paris, 1908, 1 vol. in-8.

Saint-Domingue (1629-1789). La Société et la Vie créole sous l'ancien Régime, par Pierre de Vaissière. Paris, 1909, 1 vol. in-8, avec 13 gravures et une carte.

Les Paradis de l'Amérique centrale. — Les Antilles, Panama, Costa-Rica, le Mexique, par Maurice de Waleffe. Paris, 1909, 1 vol. in-12.

Soà-Paulo du Brésil, notes d'un colon français, par Louis Casabona. Paris, 1909, 1 vol. in-8, avec gravures.

France-Brésil, revue mensuelle de propagande industrielle et commerciale. N° de Septembre-Octobre 1908, *L'Etat de Saô-Paulo.* Paris, 1908. 1 broch. in-4, ornée de nombreuses illustrations. (Don de M. F. Ramos, Anvers).

L'Argentine moderne, par W.-H. Koebel, traduit par MM. Saville et G. Feuilloy. Paris. 1908. 1 vol. in-8, avec 28 photogravures hors texte.

Traité de Géologie, par Emile Haug, professeur à la Faculté des Sciences de l'Université de Paris. Tome I. Les phénomènes géologiques. Paris, 1907, 1 vol. in-8, avec 195 fig. et cartes et 71 planches de reproductions photographiques hors texte.

Traité de Géographie physique. Climat, Hydrographie. Relief du Sol, Biocéographie, par Emm. de Martonne, professeur de Géographie à l'Université de Lyon. Paris, 1909, 1 vol. in-8 (La 1re livr. est en vente).

Régions naturelles et noms de Pays, étude sur la Région parisienne, par L. Gallois, professeur-adjoint à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 8 planches hors texte.

Manuel de l'Arbre. — L'Arbre, la Forêt et les Pâturages de montagnes. Pour l'enseignement sylvo-pastoral dans les Ecoles, par E. Cardot, inspecteur des Eaux et Forêts. Paris, 1907, 1 vol. in-4, édité par le Touring-Club de France, orné de 48 gravures.

Manuel de l'Eau, suite et complément du *Manuel de l'Arbre*, pour servir à l'enseignement sylvo-pastoral dans les Ecoles, par Onésime Reclus. Paris, 1908, 1 vol. in-4, publié par le Touring-Club de France, illustré de 46 gravures.

Annuaire de Tahiti et dépendances pour 1908. Papeete, 1908, 1 vol. in-8. (Don de M. le Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie).

Recueil consulaire du Royaume de Belgique. Tomes 134 et 135 année 1906. Bruxelles, 1906. 2 vol. in-8.

Congrès national des Sociétés françaises de Géographie, 28e session. Bordeaux, Juillet-Août 1907. Compte rendu des Travaux du Congrès. Bordeaux, 1908, 1 vol. in-8, avec cartes, vues et dessins dans le texte et hors texte.






UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03392 2678

commise en aucun temps de notre histoire, l'abandon de l'Egypte.

Nous rejetons volontiers sur la jalousie anglaise la responsabilité de nos désastres coloniaux. Si nous voulions réfléchir cependant, nous verrions que l'Angleterre n'a fait partout que profiter de nos propres fautes ; nous ne saurions raisonnablement le lui reprocher. Les véritables ennemis de notre grandeur nationale ont toujours été de ce côté-ci de la Manche et non de l'autre : la Pompadour nous a fait perdre l'Inde et le Canada, deux continents : l'Asie et l'Amérique ; le socialisme nous a fait perdre l'Afrique, avec l'Egypte et le Maroc.

CANAL

Les voyageurs considèrent généralement comme laid le pays entre Port-Saïd et Suez et n'auraient pas assez de cailloux à lui jeter s'ils en pouvaient trouver sur les rives du canal. Certainement le pays est monotone, mais cette monotonie a sa grandeur. Aussi loin que la vue peut s'étendre, on n'aperçoit qu'une immense plaine de sable doré. A l'horizon le ciel, jauni par les tourbillons de poussière, se confond avec la terre. Par endroits cette plaine se couvre de bosses de sable à l'abri desquelles poussent quelques bouquets de roseaux et de maigres tamaris au feuillage grisâtre. On longe des lacs, des marais dans lesquels des milliers de flamants forment des nuages roses ; et tout cet horizon surchauffé, ondulant comme une houle transparente, prend suivant les heures les teintes les plus variées, du rouge le plus ardent au violet le plus tendre.

A la gare d'El Kantara, des caravanes rangées sur les rives attendent que nous soyons passés pour repren-

dre leur route monotone dans le désert. Les chameaux restent indifférents, le cou allongé dans le sable; les gamins, nus sous leur grande blouse bleue, nous suivent en courant sur la berge pour ramasser les biscuits et les sous qu'on leur jette.

ISMAÏLIA

Ismaïlia est la plus verte des trois villes du Canal; mais, en revanche, elle est la moins mouvementée; ville déshéritée qui n'a pour elle ni cette foule sale qui fait oublier, à Port-Saïd, ses maisons de bois sans caractère, ni ces rues pittoresques qui font pardonner à Suez la saleté de ses habitants. Ses rues sont désertes; l'herbe y pousserait si l'herbe pouvait pousser dans ce sable brûlant. Quelques arbres dans l'avenue du port et sur la route de l'hôpital suffisent cependant à lui donner de loin cette apparence de verdure qui étonne sous ce ciel rouge et repose le regard au sortir des murailles ardentes d'El Guisr. Dans cette ville endormie pas un concert, pas un bruit. Au débarcadère deux ou trois bourriquots attendent les clients, pressés sous un arbre poussiéreux dont ils se partagent fraternellement les lambeaux d'ombre.

Le meilleur parti à prendre quand on est à Ismaïlia serait celui de s'en aller; mais hors de la ville, il n'y a rien, que la fournaise de sable.

D'Ismaïlia à Suez, par le train, on longe le canal d'eau douce tout couvert de roseaux; au-delà, de chaque côté, miroite la plaine ardente.

Par le Canal, l'aspect est le même, moins la ligne verdoyante de roseaux. Au sortir du lac Timsah, on laisse à droite, près de Toussoum, la mosquée blanche

du Cheikh-Ennedeck, puis, après les Lacs Amers, on s'engage entre les murailles de sable dont on ne sortira qu'à Port-Tewfick.

SUEZ

Suez n'est pas sur le canal. C'est Port-Tewfick qui salue les navires à leur sortie. Quatre ou cinq maisons alignées sur un quai planté d'arbres et c'est tout. Suez est un peu plus loin dans les sables.

Bien que quelques bouts de rues se soient un peu européanisés, Suez est supérieur comme pittoresque à Ismaïlia et à Port-Saïd. Ismaïlia, brûlée par le soleil, est restée rabougrie comme les arbustes de ses jardins. Port-Saïd, cité cosmopolite, n'est d'aucun temps, ni d'aucun pays. Suez est restée ville arabe avec ses rues étroites où errent des ombres de chiens galeux, ses maisons aux toits plats que dominent des minarets pointus, ses boutiques basses où bourdonnent des nuées de mouches, sa population multicolore, ses costumes bigarrés qu'uniformise la saleté, ses cafés où. les jours de fêtes, quelque jeune artiste initie les clients aux mystérieuses beautés de la danse du ventre. Les spectateurs enivrés applaudissent avec frénésie, pendant que, haletante, elle fait le tour de la salle leur tendant son front ruisselant de sueur où chacun colle une mince piécette d'argent ou d'or.

De loin en loin, vous rencontrez des jeunes filles au visage religieusement voilé, suivant les recommandations du Coran. « L'éclat de leurs yeux est pareil à celui d'une source d'eau vive parmi les sables. » Si la rue est déserte et si vous ne craignez pas les désillusions, glissez-leur deux sous dans la main : elles soulèveront leur voile et vous montreront ce visage que l'œil même d'un fiancé

n'aurait pas eu le droit d'entrevoir. L'arabe a horreur du chrétien, mais il a l'esprit ouvert et ne refuse jamais de se rendre à des arguments bien présentés. *El hamdou lillah rebb elhalmine.*

MER ROUGE

Le golfe de Suez où l'on débouche en sortant du Canal est un étroit couloir entre les falaises stériles et ravinées du djebel Attaka et la presqu'île du Sinaï. Nulle part on ne voit la moindre végétation ; seuls, de loin en loin, les mâts d'un navire échoué donnent l'illusion d'arbres dépouillés de leurs branches. Partout des rochers, des îlots, des îles brûlées comme Jubal et Shadwan. L'atmosphère est calme et d'un rose transparent ; mais le moindre vent qui passe sur ces rivages de poussières effritées y ramasse une brume opaque et ardente. Le cap Mohamed qui termine au sud la presqu'île du Sinaï nous annonce la Mer Rouge. L'horizon s'élargit, la terre disparaît parfois. A chaque instant on croise un navire, on aperçoit une île ; et chacun se précipite sur le pont pour les lorgner, comme si jamais on n'avait vu de rochers ou contemplé un bateau. Beaucoup de ces îles sont des volcans et, sous ce ciel brûlant, ils semblent éteints d'hier.

Ce sont d'abord les croupes bizarrement bariolées de djebel Taïr, puis le groupe tourmenté des Zebayer, avec la jupe rose plissée du Tas de foin, les stries régulières de Rugget, le bloc de la Table, les falaises bouillonnées de la Selle, les cônes sombres de la Grande Zebayer ; puis djebel Zugur, plus haute, avec quelques traces de végétation ; Périm enfin, île basse, s'élevant derrière sa plage blanche en pentes douces, toute grise, brûlée, stérile ; sur un des sommets, un phare entouré de quelques

maisons. Par dessus, on aperçoit Cheikh-Saïd qui écrase de sa masse l'île anglaise.

A peine a-t-on dépassé Périm, en prenant la grande passe, qu'on se heurte aux Djeziret Seba, possession française, comme l'indique le drapeau tricolore en zinc qui se tient rigide au sommet. Ce ne sont que des rochers stériles. En face, le continent nous appartient également; c'est le territoire d'Obock.

OBOCK

La ligne d'Australie ne passe pas à Obock ; aucune ligne même n'y passe aujourd'hui ; elles se sont partagées entre les escales mieux placées de Djibouti et d'Aden. Les notes qui vont suivre s'appliquent donc à un passé peu lointain encore mais qui ne revivra sans doute plus. Obock a vécu.

Par suite de nos reculs successifs devant l'envahissement italien, la côte française ne commence aujourd'hui qu'au raz Doumeirah. Généralement les navires se dirigeant vers la Grande passe ne se rapprochent de terre qu'en vue des tables basaltiques du raz Djarn et des îles Seba. Peu après on double le raz Bir, aux falaises basses, couvertes d'arbustes grisâtres et sur l'extrémité duquel on a construit un phare. C'est l'entrée du Golfe de Tadjoura et on ne tarde pas à mouiller devant Obock.

La rade est petite, un peu trop ouverte au Sud et à l'Est, mais bien abritée des autres côtés. Un appontement en fer permet de débarquer assez commodément. Cet appontement conduit à une tranchée creusée dans le corail et, par là, à la Ville administrative. Il est inutile d'y aller, il n'y a rien à y voir qui vaille la peine d'être vu. Les services administratifs sont enfermés dans de



GRANDE RUE A OBOCK

petites cages en bois et le « palais » du Gouverneur ressemble à une grande guérite ; autour des maisons sont dessinés des jardins où les allées sont en sable fin et où la végétation est représentée par de gros galets arrondis.

Le quartier commerçant et indigène est situé à droite sur une petite éminence entre la rade et le vallon des Chasseurs. Obock n'a guère qu'une rue et quelle rue ! Des maisons basses blanchies à la chaux, mais enfumées et grasses du contact incessant des indigènes ; une seule, celle du cadi, a un étage. Des groupes d'hommes demi-nus sont paresseusement accroupis contre les murs à côté de leurs lances ; les anneaux qu'ils portent au bras indiquent, paraît-il, le nombre des meurtres dont ils s'enorgueillissent. De jolies petites chèvres au poil ras cherchent vainement leur nourriture dans le sable ; des femmes causent sur le seuil des portes, leurs cheveux roux réunis en fines tresses comme ceux des momies égyptiennes. Leur nez est écrasé, mais la nature, *alma mater*, leur a donné de grosses lèvres pour consoler leur amour-propre de cette infériorité humiliante. Il est rare d'en trouver de jolies : à vingt ans elles sont grand'mères et leur visage est ridé comme une pomme cuite. Parfois cependant on rencontre une jeune fille au teint bronzé, vêtue d'une longue jupe blanche. Elle n'a pas la chevelure rousse et les fines tresses des Danakils ; ses cheveux légèrement frisés sur le front s'enroulent en un chignon sur la nuque. Vous êtes en présence d'une race supérieure, presque civilisée. Elle vous dira avec une pointe d'orgueil : « Moi, catholique abyssine » et elle vous montrera un petit crucifix qu'elle porte sur la poitrine.

Les Abyssines ont beaucoup de qualités, mais ne les prenez jamais comme cuisinières : elles mettent du beurre dans leurs cheveux.

Toute cette population habite soit les petites maisons de la grande rue, soit les huttes basses en bois tordu, branchages, herbes sèches et vieux sacs de farine qui constituent les « faubourgs ». Des cordes maintiennent ce ramassis de matériaux étranges et la précaution n'est pas inutile, car le vent y souffle quelquefois avec violence. Le *Khamsin*, fournaise en marche qui descend du Nord, apporte parfois jusque dans la rade un épais brouillard de sable.

Les environs de la ville sont totalement dépourvus de pittoresque : ils se composent d'un plateau corallien très uni, au sol spongieux, coupé de quelques profonds ravins aux parois abruptes. C'est dans le plus vaste de ces ravins, sur les bords d'une rivière sans eau, encombrée de broussailles épineuses d'un gris terne que broutent çà et là de mélancoliques chameaux, qu'on avait installé les coûteux et célèbres jardins d'Obock. Le moindre légume y revenait à son poids d'or ; mais, à chaque carotte qu'on en retirait, on pouvait dire, en la montrant de loin aux terres stériles d'Aden : « Ils n'en ont point en Angleterre ! »

Il pleut quelquefois à Obock,. mais les eaux des pluies se perdent immédiatement dans le sous-sol corallien sans avoir eu le temps d'en fertiliser la surface, et c'est pour cette raison que la stérilité du pays est irrémédiable.

Obock est un des exemples les plus parfaits du manque de suite dans les idées qui a trop souvent, sinon toujours, caractérisé notre politique coloniale. Au lieu de rester à Cheikh-Saïd, position sans égale où nous étions installés, nous sommes venus nous établir à Obock et, après y avoir dépensé des millions sans aucun résultat, nous l'avons abandonné pour nous transporter en face, à Djibouti. A peine Djibouti était-il en voie de

prospérité comme port abyssin, que nous menacions de ruiner son avenir en laissant, pendant de longs mois, dans l'incertitude la situation des chemins de fer Ethiopiens. Djibouti n'avait cependant de raison d'être que par ces chemins de fer. Le fait que les Anglais et les Italiens ont cherché à obtenir de nous que nous en fassions une voie internationale, au lieu d'une voie française, montre bien toute leur importance économique. On s'extasie avec juste raison devant un bébé qui partage son gâteau avec un ami ; mais une nation qui veut vivre n'a pas le droit de montrer le même désintéressement : on ne fait pas de largesses avec son avenir. Nous avons eu tous les frais de l'entreprise, nous en avons couru les risques, il n'est que juste que nous en gardions les bénéfices. Il est curieux de constater ici, une fois de plus, comme nous trouvons facilement des amis pour croquer les marrons que nous avons pris la peine de tirer du feu. C'est l'histoire de l'Egypte, du Niger maritime, de tous les pays de valeur où nous avons passé par le monde. Nous avons eu, en Abyssinie, la chance extraordinaire de mettre la main sur une voie commerciale de premier ordre ; nous avons eu l'initiative et la persévérance, plus extraordinaires encore chez nous, de la mettre en exploitation ; nous avons obtenu que la question fut définitivement réglée à notre profit et qu'une Compagnie française fut autorisée à pousser ses rails jusqu'à Addis-Ababa. Veillons à ce qu'elle reste française, défendons là contre les entreprises étrangères. C'est assez, c'est trop d'avoir laissé l'Angleterre, contrairement à nos conventions avec l'Abyssinie, obtenir d'elle l'autorisation de construire, dans l'arrière pays de Zeilah, une voie qui peut à la fois ruiner la nôtre et annihiler Djibouti.

Obock une fois abandonné, on a parlé de faire de

Djibouti non seulement le port de l'Abyssinie, ce qui est en effet son rôle, mais un point d'appui pour la Flotte, ce qui m'a toujours paru un excellent moyen de jeter follement de l'argent à l'eau. Djibouti n'est pas défendable. On a songé alors aux fournaises de Gubbet-Kharab, au fond du golfe de Tadjoura ; on a même aspiré à en faire un nouveau Bizerte. Il ne manque, hélas ! à ce nouveau Bizerte que de l'eau, des vivres, un climat supportable et... des fonds où les navires puissent mouiller. Il y a cependant des chances pour qu'on aille noyer l'or des contribuables dans les abîmes de cette inutile méditerranée et renouveler là l'expérience faite à Obock, au lieu de retourner à Cheikh-Saïd.

Les limites de notre territoire ont beaucoup varié suivant les époques. A partir de 1840 et pendant un demi siècle, elles s'élargissent, gagnant progressivement le nord jusqu'à Massouah, le sud jusqu'à Dongarita et Bulhar, l'intérieur jusqu'au pays des Issahs et des Gadoboursi sous les murs du Harrar. En 1883, nos frontières du nord battirent brusquement en retraite, devant les Italiens, jusqu'au raz Doumeirah ; depuis 1890, elles se retirèrent du sud devant les Anglais jusqu'aux portes mêmes de Djibouti ; enfin de l'intérieur elles reculèrent progressivement vers la mer jusqu'à s'en tenir aujourd'hui à 90 kilomètres environ. Espérons qu'elles ne rétrograderont pas davantage, pendant que les limites anglaises et italiennes empiètent sur les autres faces de l'Abyssinie.

ADEN

Aden est le port de dispersion de toutes les lignes de vapeurs qui, partant de l'Europe, se dirigent vers le golfe Persique, l'Inde, l'Extrême-Orient, l'Océanie, la

côte orientale d'Afrique. C'est comme Colombo, un foyer d'où rayonne dans toutes les directions le mouvement commercial de l'Occident.

A peine êtes-vous mouillé en rade devant Steamer-point qu'une flottille de pirogues amène autour du bord des bandes de petits négrillons qui vous assourdissent de leur cri : « A la mer, ho ho! » Ce n'est pas un cri de guerre comme on pourrait le croire, mais un simple appel de fonds. Ces gamins sont des nageurs étonnants : on leur lance des sous qu'ils vont chercher à une grande profondeur, écartant d'une ruade les requins au milieu desquels ils évoluent. Pour une pièce blanche ils passent sous le navire. Après une lutte sous-marine que révèlent les tourbillons, le vainqueur rapporte le butin dans sa bouche, seul porte-monnaie que lui permette l'exiguité de ses vêtements. Le métier est quelquefois dangereux : les requins, ennuyés du tapage qu'on vient faire chez eux, s'avisent parfois d'y faire la police. Malheur alors au petit mendiant qui leur tombe sous la dent : bracelets, grisgris préservateurs, tout y passe, et un ou deux membres avec.

Au débarcadère, les changeurs s'abattent sur le pauvre voyageur et lui offrent de la monnaie anglaise, ou, pour parler plus exactement, quinze francs pour un louis.

A Steamer-point on retrouve la civilisation un peu oubliée à Obock : les tramways ne roulent pas encore dans ses rues poussiéreuses, mais il y a des voitures, des chevaux, des ânes et des chameaux ; c'est plus qu'il n'en faut pour se promener. Rien ne rebute les cochers et les conducteurs : ils s'attachent à vos pas, formant derrière vous un long cortège. Vous refusez leurs services, ils n'en ont cure et, patients, vous suivront toute une journée, sûrs que le moment viendra où la lassitude vous jettera dans leurs bras.

Une fois en voiture, vous avez les gamins qui courent dans le sillage, en piaillant : « Baksish pour manger! » La mendicité varie peu ses formules. Un petit drôle cependant me prend par mon côté sensible : « Moi parler français, M'sieu, donner baksish ! » A celui-là, je donne deux sous pour l'encourager à continuer ses études.

Steamer-point n'est qu'une vaste place semi-circulaire qui s'ouvre devant le débarcadère, bordée d'hôtels et de magasins assez misérables. Aucune apparence anglaise, du reste, en dehors du monde officiel et des fournisseurs de charbon. Le commerce est entre les mains des Parsis ; les hôtels et quelques magasins sont français, juifs, italiens ou grecs.

Pendant le jour tout est mort, mais le soir, la place offre un spectacle inoubliable : toute la population indigène, fuyant la chaleur concentrée des maisons, apporte son couchage et s'installe au grand air pour y passer la nuit. Bientôt, d'un bout à l'autre, les ronflements vont leur train et, de toutes parts sous le ciel étoilé :

« Ce ne sont que parfums et concerts infinis. »

Les buts de promenade n'abondent pas à Steamer-point, Il n'y en a qu'un : aller à Aden par Main gate et revenir par les tunnels. En attendant que le chemin de fer de Dhalaa soit construit, on fait cette promenade en voiture. Après avoir longé la mer pendant quelque temps jusqu'au delà du village de Mahala, la route franchit par une profonde et étroite tranchée un col peu élevé, fortifié comme toutes les crêtes voisines ; c'est Main gate. De l'autre côté elle descend dans un vaste cirque au fond duquel rôtit la ville indigène, toute blanche avec ses maisons basses qui resplendissent sous le soleil. Il est impossible de se figurer pays plus désolé : tout autour

s'élèvent des montagnes rouges crevassées, contournées, bouillonnées comme une coulée de scories encore brûlantes. Sur ces murailles ardentes et inaccessibles, pas un grain de terre, pas une trace de végétation. Derrière la ville, dans un ravin à l'entrée de ces montagnes rouges qui l'étreignent dans un cercle de feu, se trouvent les fameuses citernes, dites de Moïse, construites en réalité par les Perses au VIme siècle avant Jésus-Christ. Treize de ces citernes, d'une capacité totale de 35 millions de litres, ont été réparées par les Anglais en 1856. On peut les visiter comme une curiosité, mais il ne faut pas s'attendre à y trouver de l'eau : l'eau est à Aden une chose trop précieuse pour qu'on la jette dans ces fournaises ardentes. Leur contenance est soigneusement indiquée par une inscription, mais elles ne contiennent jamais rien, pas même de feuilles mortes tombées du jardin public qui les précède, car dans ce « jardin », il ne pousse que des « *Défence de cueiller les plantations.* » Cherchez, et si à l'ombre d'un de ces écriteaux vous trouvez une herbe, n'y touchez pas : un gardien en uniforme, sa matraque à la main, la protège et chaque matin lui apporte dans un pot la goutte de rosée qui la fait vivre. Saluez-la, mais n'y touchez pas, elle a coûté des millions.

Le Temple du feu, les Tours du silence, la Mosquée de Cheikh-Hydros, rien de tout cela ne vaut la peine d'être vu. La ville renferme ses 18.000 habitants dans des maisons basses, misérables et malpropres. On considère quelquefois le vaste cirque dans le fond duquel elle est bâtie comme un ancien cratère et cette opinion a même reçu une sorte de consécration officielle puisque les montagnes voisines en portent le nom. Je doute cependant que c'en soit un, bien que l'origine plutonienne de toute la presqu'île ne soit pas douteuse.

On revient à Steamer-point par les tunnels. Le pre-

mier, le plus long, est éclairé par des réverbères, mais il est si étroit qu'à chaque instant les voitures sont obligées de se ranger contre les parois pour laisser passer des chameaux qui paraissent tout honteux de traîner des charrettes. Quel bon moment on passe sous ces tunnels et comme on apprécie leur fraîcheur après un séjour dans l'étuve d'Aden ! A la sortie, des embrasures attendent les canons qui doivent, en cas d'attaque, balayer le couloir. Après le deuxième tunnel on descend vers une muraille dégradée qui ferme l'isthme et derrière laquelle s'abritent des citernes et des casernes encadrant une grande place entourée d'arbres verts. Ces arbres sont la seule végétation du pays. On rejoint là les bords de la rade ; d'un côté, un escalier sans fin monte au fort de Munsoori qui couronne le sommet de la montagne ; de l'autre, sur la plage, une affiche annonce qu'il est interdit de se baigner. Quand la pudeur sera bannie du reste de la terre, on pourra venir la chercher à Aden.

Bien qu'un des principaux points de relâche de la route d'Extrême-Orient, Steamer-point est encore assez mal outillé, les premiers efforts des Anglais s'étant tout d'abord portés sur les fortifications. Une société cependant s'est formée il y a quelques quinze ans pour la création, dans le fond de la baie, d'un vaste bassin où les grands paquebots trouveront, en même temps qu'un abri sûr, toutes les facilités qui leur manquent actuellement pour leur ravitaillement. Mais ce bassin est loin d'être ouvert à la navigation, puisqu'il n'est pas encore sorti du carton des ingénieurs. On comprend du reste l'hésitation des Anglais à se lancer dans cette voie : ils savent mieux que nous que la position commerciale d'Aden est de beaucoup inférieure à celle de notre Cheikh-Saïd et ils se rendent bien compte que le jour où Cheikh-Saïd sortira de l'oubli où on l'a volontairement laissé,

Aden aura vécu comme station commerciale et ne sera plus pour eux qu'un point d'appui militaire. Le port d'Aden est trop en dehors de la route directe des paquebots pour que son avenir commercial ne puisse être menacé à un moment donné. Il s'est développé, si on peut dire, contre nature, parce que les Anglais ne possédaient pas mieux dans ces parages, et il doit s'attendre à être obligé de céder la place à tout autre port de relâche mieux situé, comme Cheikh-Saïd. Mais au point de vue militaire, il conservera toute son importance : la rade, assez médiocre il est vrai, peut être améliorée ; elle est défendue du côté de la mer par les batteries de Morbat et de Tarshyne et du côté de terre par celle de Munsoori. qui en font une place forte, non seulement imprenable pour les indigènes, mais redoutable pour des flottes ou des troupes européennes. Une garnison de 1.100 hommes y garde une réserve de 50.000 tonnes de charbon pour la flotte de guerre.

Les Anglais viennent d'entreprendre la construction d'une voie ferrée qui reliera Steamer-point à Dhalaa, à l'extrémité nord de leur territoire. Cette ligne n'est, dans leur pensée, que l'amorce d'une grande voie de pénétration vers le Yemen et le centre de l'Arabie. Elle est destinée non seulement à drainer au profit d'Aden tout le commerce de la région si riche de Sanaa, ce que nous pourrions faire bien plus facilement à Cheikh-Saïd, mais encore à faire pénétrer leur influence dans ces pays qu'ils convoitent et dont ils espèrent bien s'emparer un jour.

D. Lièvre

Sous-Intendant Militaire des Troupes Coloniales, en retraite

(A suivre)

FORÊT & SAVANES CONGOLAISES [1]

MESDAMES, MESSIEURS,

Je n'ai d'autre prétention, ce soir, que de vous montrer une série de projections. Je sais par avance que les photographies vous intéresseront bien davantage et vous donneront un aperçu beaucoup plus exact des pays traversés que toutes les descriptions que je pourrais en faire.

Au surplus, les nombreux palabres que j'ai tenus dans la forêt équatoriale ou dans la savane congolaise ne m'ont nullement préparé à me présenter devant l'assemblée d'élite qui me fait l'honneur de m'écouter aujourd'hui.

A un auditoire aussi éclairé, aussi instruit des choses coloniales et sachant les voir sous leur véritable jour, j'aurais voulu pouvoir exposer à grands traits, mais avec précision et en donnant à chacune sa valeur, les raisons de notre expansion dans l'hinterland congolais, montrer l'avenir des régions que nous venons de traverser, le mode d'exploitation qui leur convient, parler des cultures et des productions auxquelles elles se prêtent, et traiter enfin de l'emploi de cet autre organe très important, et à tous les points de vue intéressant de la richesse d'une colonie, je veux dire de sa population.

Mes collaborateurs, à l'énergie, à l'activité et au savoir desquels je me plais à rendre un hommage juste et bien mérité, se sont en effet appliqués à des travaux de tout ordre, de façon à inventorier pour ainsi dire les

---

(1) Conférence faite devant la Société de Géographie Commerciale du Havre, le 18 Décembre 1908.

régions visitées ; et, à côté de la portée technique des opérations géodésiques, à côté des recherches scientifiques concernant la géologie, la minéralogie, le climat, les productions, la faune et la flore des territoires parcourus, ils se sont adonnés plus spécialement à l'étude des questions économiques et techniques qui s'y rattachent. Et si je tiens à mentionner plus spécialement ces deux objets de leurs travaux, c'est qu'en matière coloniale, ils nous ont paru de toute première importance. Nous savons tous le rôle important de nos colonies pour notre industrie et notre commerce français. Et ce dont nous avons aussi la sincère conviction, c'est que nous ne serions plus Français, nous renoncerions à notre passé magnifique de gloire et de générosité, nous abandonnerions notre belle œuvre civilisatrice que nous avons promenée avec le drapeau de Lafayette à travers le monde, si nous ne nous intéressions pas aux peuples qui sont encore dans la barbarie ou dans l'enfance, si nous dédaignions d'étudier leur histoire, leurs origines, leurs mœurs, leurs coutumes, leurs mentalités et par suite les moyens, en les connaissant mieux, de les élever plus rapidement et plus sûrement vers nous, et d'ouvrir enfin leurs yeux endormis aux lumières de la civilisation.

J'aurais donc été heureux et fier, je l'avoue, de vous exposer les résultats des travaux de mes zélés compagnons de voyage. Mais, outre que ce serait là une tâche trop grande pour un exposé de quelques quarts d'heure, je dois confesser que nous n'avons pas encore eu le temps de tirer des conclusions absolument fermes de ces études et des documents rapportés.

Néanmoins, en vous donnant quelques explications sur les photographies que vous allez voir, je vais essayer de vous montrer l'aspect général des régions que nous avons vues ou reconnues, et de vous tracer pour ainsi

dire le cadre dans lequel j'aurai peut-être un jour l'occasion de montrer les résultats complets de notre voyage.

Auparavant, permettez-moi de vous dire en quelques mots l'objet de ce voyage, c'est-à-dire les origines de cette question de délimitation de frontière entre le Congo français et le Kameroun allemand, qui était le véritable but de ma mission.

En 1885, une première convention avait fait adopter, comme limite des sphères d'influence de la France et de l'Allemagne, le parallèle dit de Campo, qui suit à peu près le 2° de latitude nord, et cela jusqu'au 15° E. de Greenwich. Mais cette convention ne disait rien de la limite orientale du Kameroun au nord de ce parallèle.

De 1890 à 1893, différentes missions françaises et allemandes partirent à la reconnaissance des territoires de l'hinterland. Parmi les missions allemandes, nous citerons celles du capitaine Morgen, du Dr Zintgraff, du baron de Gravenreuth, de M. Ramsay, du lieutenant von Stetten. Toutes eurent peu de succès, et aucune d'elles n'atteignit le véritable but qu'elles se proposaient.

Durant la même période, les missions françaises étaient plus heureuses, et, sans pouvoir toutefois reconnaître tous les immenses territoires qui devaient faire partie du domaine de la France, n'en parcouraient pas moins des itinéraires très développés, qui réunissaient le bassin du Bénoué à celui du Congo. Leurs chefs, déjà bien connus de vous, les Chollet, Foureau, Brazza, Mizon, Maistre, Pouel, étaient d'ailleurs de sûrs garants de leurs succès.

Quoi qu'il en soit, les progrès vers l'hinterland, tant des Français que des Allemands, amenaient la nécessité d'un nouveau protocole, qui posât du sud au nord une limite entre les sphères d'influence des deux puissances.

Ce fut l'œuvre de la convention de 1894, où les repré-

sentants de la France furent M. Haussmann et le lieutenant-colonel Monteil.

En l'absence de données géographiques précises sur des régions pour la plupart inconnues, ce protocole adopta comme frontières des lignes géométriques idéales, tracées le plus souvent suivant des parallèles ou des méridiens géographiques. C'étaient des lignes droites et des arcs de cercle qui ne tenaient aucun compte des divisions historiques, politiques, ethniques, voire même géographiques des territoires qu'ils traversaient.

Aussi, ce protocole de 1894 prévoyait que le partage ainsi opéré était sujet à des révisions successives, à mesure que les données géographiques que l'on posséderait seraient plus nombreuses et plus précises, et permettraient de substituer, aux limites arbitraires primitivement fixées, des frontières correspondant à la configuration naturelle du pays et satisfaisant mieux les intérêts, non seulement des deux puissances contractantes, mais aussi — et ce n'est que justice — ceux des populations indigènes dont on dispose sans les consulter.

Ce sont donc ces données géographiques, ces précisions que nous sommes allés chercher au Congo. Mais, grâce à la solide composition de la mission, j'ai pu étendre la zone de nos recherches et de nos travaux bien au delà de la bande de territoire à travers laquelle doit se mouvoir la ligne frontière. A côté de l'œuvre de délimitation, nous avons fait de l'exploration. C'est de celle-ci seulement que je veux vous entretenir.

Depuis la Sangha jusqu'au Tchad, la frontière, ayant une direction générale sud-nord, traverse des régions dont l'aspect, la population, le climat changent progressivement à mesure qu'on s'éloigne de l'Equateur. Elle part des pays couverts par l'épaisse végétation de la forêt équatoriale et lavés par des pluies presque conti-

nuelles, pour aboutir sur les confins du désert, dans des zones sablonneuses hérissées d'une végétation épineuse et rabougrie, où le régime des pluies est peu abondant, et que traversent seuls des fleuves alimentés par des sources méridionales et lointaines. Elle visite dès l'abord des peuplades primitives, anthropophages et indépendantes, pour s'arrêter au milieu de populations musulmanes, déjà quelque peu civilisées et policées. Elle franchit, à de hautes altitudes, des terrains montagneux d'où les eaux s'échappent en cascades ou en torrents creusés dans des lits de roc, et retombe ensuite dans une vaste région sans relief, peu élevée au-dessus de la mer, où les eaux s'étalent dans de vastes marais, où les fleuves ont des cours indécis et sont appauvris par de nombreuses dérivations.

Nous allons parcourir successivement, mais très rapidement, ces différentes régions. Nous prendrons le moyen de locomotion de l'avenir, d'un lointain avenir. En une heure, j'espère vous faire parcourir 2.000 et quelques kilomètres, et, pour avoir moins chaud, nous voyagerons de nuit.

A Brazzaville, chef-lieu du Congo français, nous embarquerons sur un petit vapeur de la Compagnie des Messageries fluviales, vapeur de 30 tonneaux, qui, en 12 ou 14 jours, nous amènera à Nola, chef-lieu de la région administrative de la haute Sangha. Ceci est encore possible en novembre, mais ne l'est plus un mois plus tard, au moment de la baisse des eaux dans la Sangha.

Nous sommes ici au point de départ de nos travaux, en pleine forêt équatoriale, à travers laquelle la Sangha serpente majestueusement entre des rives inondées et monotones.

Les habitants des quelques villages qui s'accrochent aux lambeaux de terre émergés sont les Ngoundi et les

Pandés. Ces gens sont soumis et reconnaissent l'autorité de l'administration française.

Mais à l'ouest, entre la Sangha et la frontière allemande, s'étend une région qui, lors de notre arrivée, était encore inexplorée, peuplée de tribus guerrières non soumises et hostiles, et qui avaient toujours annoncé qu'elles s'opposeraient à l'arrivée des Européens chez elles.

A force de pourparlers difficiles à entamer, grâce également à l'audace et à la fermeté des officiers qui me secondaient, j'obtins, au bout d'un mois, la soumission des deux principales tribus : les autres suivirent le mouvement. Tous ces gens étaient surtout défiants. Lorsque le lieutenant Georges, mon envoyé auprès de Likapota, l'un des deux principaux chefs de Mbiémou, se présenta sur le territoire de sa tribu, il n'avait avec lui que cinq tirailleurs indigènes d'escorte. Il trouva, pendant toute une étape, tous les villages complètement évacués, et lorsqu'il arriva à la résidence du chef, tous les guerriers de la tribu, au nombre de 500 environ, y étaient rassemblés, en armes, la plupart munis de fusils à pierre ou à piston, dont le chien était relevé et prêt à partir. Toute cette horde était silencieuse, rangée sur deux lignes de chaque côté de l'unique et droite rue du village. A la première tentative du lieutenant pour entrer en conversation, personne ne répondit. Prenant son parti d'aller lui-même jusqu'au chef, qu'il supposait placé à l'autre extrémité de la rue, il laissa ses cinq tirailleurs en arrière, et seul, sans armes à la main, il marcha entre cette haie de sauvages qui, étonnés, le regardaient sans bouger.

Le lendemain, le lieutenant me ramenait tous les chefs et notables de la tribu et des tribus voisines, qui venaient se soumettre dans un palabre solennel.

Tout ce pays du Mbiémou est couvert de l'épais

manteau presque impénétrable de la grande forêt, où les sentiers mal tracés disparaissent sous l'enchevêtrement des lianes, grimpent au flanc des collines abruptes pour, à chaque instant, redescendre glissants dans des rivières torrentueuses ou dans des ravins vaseux. Pas de grosses agglomérations d'habitants, mais des hameaux disséminés, cachés au fond des vallées, dans de minuscules clairières, et presque inaccessibles à qui ne connaît pas tous les détours de la mystérieuse forêt. Une race âpre et rude y vit sous de primitifs abris. Ce sont des hommes bien découplés, aptes à la guerre d'embuscade, habiles à se glisser parmi les fourrés les plus denses, à escalader les abatis naturels formés en travers des chemins par la chute des vieux arbres géants et le lacis de lianes qu'ils supportaient. Et à côté de cette race forte, une autre race, presque de pygmées, plus agile encore, celle des Bahingas, nains exercés à la chasse, tueurs d'éléphants, se glissant sous le pas de l'énorme bête pour lui crever l'abdomen d'un coup de sagaie, et le suivant des jours entiers jusqu'à ce qu'il meure ; grimpant aux sommets des arbres, où ils font quelquefois leurs nids — je veux dire leurs demeures — ayant l'adresse et l'instinct des singes, s'abritant dans les fourrés, vivant sous des abris de fortune, nomades, ils sont les gnomes de la forêt, toujours là et toujours invisibles. Ils chassent pour le compte des autres habitants de la forêt, dont ils sont en quelque sorte les clients, mais ils ne manquent jamais de viande, et ne tuent pas les gorilles, dont ils se prétendent les proches parents.

Dans cette forêt, fouillis inextricable de grands arbres, d'arbustes, de plantes et de lianes de toutes sortes, rarement traversé par les rayons du soleil, et sous lequel règnent une demi-obscurité et une humidité à peu près perpétuelles, vivent surtout des éléphants en

assez grand nombre, des gorilles aux mâchoires et aux mains puissantes, et des sangliers et antilopes de petite race. Les essences caoutchoutifères sont abondantes. On y rencontre en particulier le « Fortunea elastica », ou Ireh.

Nul doute que cette région, nouvellement ouverte à notre commerce ne soit pour lui la source d'une profitable exploitation. J'ai récemment appris d'ailleurs qu'une factorerie de la Société de l'E. K. S. y avait été installée peu après notre passage.

Au sortir de la forêt, nous atteignons le pays Baya, la région de la brousse et de la savane. La brousse, c'est le steppe herbeux, avec par ci par là un arbre rabougri et tordu, au tronc et aux branches noircis par l'incendie annuel. Les herbes y atteignent deux, trois et quatre mètres de hauteur, et couvrent à perte de vue les vallonnements du terrain. Dans la savane, les hautes herbes recouvrent aussi le sol de leur uniforme manteau, mais les arbres deviennent plus grands et plus nombreux. Presque régulièrement espacés, ils donnent au pays l'aspect d'un immense verger. Le pays est très irrigué. Non seulement de nombreux ruisseaux, mais de larges et belles rivières le sillonnent. Au creux des vallées, d'étroites bandes de forêts ombragent les rives des cours d'eau, et, pour l'observateur placé sur un sommet, marquent d'un trait sombre sur le fond plus clair des herbes les larges courbes que décrivent les thalwegs.

A mesure qu'on monte vers le nord, le terrain s'élève pour atteindre parfois des altitudes de 1.000 à 1.500 mètres. Les vallées deviennent plus profondes et plus encaissées, les collines font place à des montagnes rocheuses, et l'on se trouve dans une véritable petite Suisse africaine, sans névés ni glaciers, mais avec des

sites admirables : pays de torrents et de cascades écumant entre des murailles de granit, d'amoncellements rocheux surplombant des pentes abruptes et tapissées d'herbes courtes qui feraient d'excellents pâturages. Les indigènes, sommairement vêtus de peaux, armés d'arcs et de sagaies, nous regardent passer du haut des crêtes où une crainte injustifiée les a fait se réfugier, et se lancent des appels incessants à l'aide de sons rauques tirés à plein souffle d'une corne d'antilope.

Et nous arrivons ainsi au nœud orographique qui se trouve à la tête des bassins côtiers du Kameroun, du bassin de la Sangha, de l'Ouaben et du Logone, massif dont les monts Dé sont le promontoire oriental. Région des plus intéressantes : partout des montagnes rocheuses, tourmentées, offrant à l'œil surpris des amoncellements de blocs de granit juchés bizarrement les uns sur les autres, à position d'équilibre comme s'ils étaient prêts, au moindre choc, à rouler et dégringoler en effroyables avalanches ; les uns en forme de boules sur d'immenses dalles horizontales ; d'autres d'allures diverses, au dos arrondi et ressemblant à des monstres accroupis sur ces tas de pierres géantes ; d'autres encore suspendus au flanc des pentes et ne paraissant rester en place que par prodige. Et, dans ce chaos rocheux, des trous, des fissures donnent accès, par de longs dédales où l'on glisse, où on se laisse tomber pour avancer, où l'on rampe et où l'on grimpe, à des refuges obscurs et humides, connus des seuls habitants, où ceux-ci cachent des approvisionnements et se réfugient à la moindre alerte. C'est qu'ils ont été souvent menacés par les chasseurs d'esclaves venus de l'Adamaoua. Leurs huttes sont construites aux flancs des massifs ou des pitons isolés ; leurs plantations sont dans la plaine au bas des pentes. Au premier signal, tout le monde, hommes, femmes,

moutons et cabris, gagne, pêle-mêle les retraites souterraines ; et, posté derrière des blocs de pierre, à chacune des nombreuses fissures de la masse rocheuse, un homme armé de flèches et de sagaies guettera, pour le frapper au passage, le pillard qui osera s'aventurer jusque sur les pentes où les fugitifs ont trouvé leur salut.

J'ai comparé avec raison ces amoncellements de rocs à des tas de pierres géants. Entre leurs interstices poussent des arbres contournés, là où les eaux n'ont pas encore entraîné toute la terre. Quelquefois, sous l'action des agents atmosphériques ou des acides humiques, de nouvelles fissures se produisent et déterminent de nouveaux éboulements qui entraînent souvent la mort de nombreux individus.

Le pays, relativement peuplé jusqu'à hauteur de la vallée de l'Ouaben, le devient moins entre l'Ouaben et la vallée du Logone. Les habitants appartiennent encore à la race Baya, mais s'en écartent déjà par quelques particularités du langage, des mœurs, des traits, des tatouages. Ils sont plus sauvages et moins doux que les Bayas du sud.

L'orateur continue sa conférence en illustrant de nombreuses, nouvelles et remarquables projections un discours dont l'intérêt ne se ralentit pas un instant, et dont nous donnons ici un résumé :

Tout d'abord, comme je tiens à ce que ceux qui ont été à la peine soient à l'honneur, je vous présente deux des soldats indigènes de notre escorte. Ils appartiennent à cette magnifique race de soldats que nous a donnés le Soudan, et qui ont été les merveilleux auxiliaires de notre œuvre de domination et de colonisation en Afrique occidentale et en Afrique centrale, au Congo, à Mada-

gascar. Notre escorte se composait de 27 braves de ce genre. Morcelés en plusieurs détachements, ils nous ont servis avec le zèle, le dévouement et l'attachement le plus complet; et, lorsque nous nous sommes séparés d'eux, à Léré, nous fûmes profondément émus de les voir venir, les larmes aux yeux, nous presser les mains.

Le village ngoundi de Nola fut le point de départ de nos travaux. Les huttes basses et rectangulaires, alignées sur la rive de la Sangha, sont construites en écorce de ficus et couvertes d'une toiture faite de feuilles. C'est l'habitation des peuples de la forêt, qui les protège contre le vent et les ouragans.

Les femmes ngoundis ont les dents, à la mode du pays, taillées en pointe. Les bracelets qu'elles portent aux bras et aux chevilles sont faits de fil de laiton enroulé. Les colliers sont composés de perles, de verroterie et de dents de chien. Le laiton et les perles sont importés par les factoreries.

Les Ngoundis habitent les bords de la rivière. Ils sont forts, guerriers et anthropophages. A côté d'eux vivent les Pandés, petits, simples et doux, non anthropophages, population tranquille de pêcheurs.

Avant notre arrivée dans le pays, les Pandés étaient la proie des tribus anthropophages de l'intérieur, qui les appelaient : « La petite viande de la rivière. »

Les femmes ngoundis sont vêtues d'un petit tablier de cuir par derrière. Elles en ont autant sur le devant. Les plus élégantes sont coiffées d'une peau de singe. Elles dansent en rond, face au centre du cercle, en agitant vigoureusement les épaules et les bras. Au milieu d'elles, deux musiciens jouent du balafou, dont les caisses de résonance sont faites de calebasses allongées.

En amont de Nola, à Bania, la rivière est barrée par des rapides. Nos bagages étaient transportés en pirogues.

Quand il s'agit de leur faire franchir par voie de terre les 7 kilomètres qui nous séparaient du bief supérieur, des femmes, désireuses de gagner quelques perles, vinrent se présenter en grand nombre pour transporter nos bagages, et protestaient contre un arrêté récent du Commissaire général qui interdisait le portage par les femmes. Elles alléguaient qu'elles étaient habituées à des travaux plus pénibles, et voulaient à toute force gagner de quoi satisfaire leur coquetterie. Nous en avons profité pour les photographier de face et de dos.

Là, nous quittons la rivière et pénétrons dans la forêt du Mbiémou. Nos porteurs déposent leurs charges dans l'avenue d'un village où nous allons camper. Beaucoup de bananiers, qui fournissent, avec le maïs et le manioc, la base de la nourriture des indigènes.

Les indigènes du Mbiémou viennent se soumettre. Venus en armes de tous les points de la forêt, ils assistent à un palabre de soumission, dans une toute petite clairière bordée d'arbres géants. Ils écoutent dans le plus grand recueillement la parole du chef blanc, qui leur trace à grands traits les nouvelles obligations qu'ils acceptent.

En avant d'eux se tient leur chef, Ngobaco, n'ayant pour tout vêtement qu'un feutre provenant de quelque factorerie des territoires voisins. Sa femme favorite l'a accompagné, et humblement lui a lavé les pieds avant qu'il prenne place sur la natte qui avait été disposée à son intention. A sa droite est accroupi son conseiller intime. Il dira tout à l'heure dans un langage imagé qu'il sera désormais soumis comme une poule, docile comme un cabri, fidèle comme un chien...

Au sortir de la forêt, nous entrons dans le pays de la brousse et de la savane. Les hautes herbes forment la dominante de la végétation.

Les villages sont en général étendus sur le dos arrondi des collines.

Les cours d'eau sont presque tous dans de profonds ravins et coulent en torrents.

Actuellement, grâce aux forêts qui les bordent, ces ravins sont comblés peu à peu par les dépôts amenés tous les ans et arrêtés par les racines enchevêtrées des lianes et des arbres. En beaucoup de points, les terres bordant les cours d'eau, non tassées, forment des marais.

Quelques-uns de ces cours d'eau sont très larges. Tels le Mambéré, le Kadeï. la Nana, les deux Boumbé. La caractéristique de toutes ces rivières est qu'à quelques kilomètres de leur source, elles sont déjà très profondes et très larges. Leur débit d'eau, qui est énorme pendant la saison des pluies, est minime en saison sèche.

On les traverse, soit avec une petite pirogue, ce qui est très long, soit sur des ponts de fortune. Parmi ceux-ci, il faut citer les ponts de lianes, faits de lianes qui descendent des arbres de la rive, et savamment tressées en un filet qui forme un pont suspendu et très remuant.

Le pays est très accidenté, et l'on rencontre partout de nombreux affleurements de roches, grès rouges, grès micacés, grès quartzeux, quelques granits gris et de nombreux minerais de fer.

De nombreuses roches, placées comme en équilibre instable, surplombent parfois des amoncellements pierreux.

Les sommets et les flancs des montagnes sont, depuis le 5° N, complètement dépourvus de forêts. Les eaux des pluies ont entraîné l'humus dans les fonds où se trouvent les cours d'eau. C'est là qu'on trouve des forêts, grâce à l'énorme quantité de terre végétale apportée, et c'est dans ces forêts qu'on trouve les arbres et les lianes à caoutchouc en abondance. C'est également sur les bords de

ces cours d'eau qu'il est permis d'espérer qu'on pourra cultiver avec succès et en abondance le coton. Nous avons, en effet, trouvé du coton dans la région, poussant vigoureusement, quoique non soigné. Les graines y avaient été apportées par des Haoussas venus du Nord. Et nous-mêmes, avec des graines qui nous avaient été remises par l'Association cotonnière coloniale, avons fait des expériences qui nous permettent de bien augurer des tentatives qui ne manqueront pas d'être faites ultérieurement.

Chaque année, vers la fin de la saison sèche, les Bayas mettent le feu aux herbes des savanes pour leurs grandes chasses et pour tuer les insectes et les tiques.

C'est ainsi qu'ils chassent l'éléphant, l'attendant à des passages obligés. Ils en tuent chaque année un grand nombre. Ils tuent aussi les rats, les belettes et tous les petits animaux. Le Baya, très friand de viande, mange celle de n'importe quel animal, fût-il très faisandé.

Après l'incendie, il ne reste qu'un paysage d'hiver. Les arbres sont sans feuilles mais noircis, et une sorte de neige noire, faite de cendre, couvre uniformément le sol.

La race Baya qui habite ce pays est une des plus nombreuses du Congo français.

Le Baya est plutôt petit, bien musclé, agile. Il a les attaches fines, les mains et les pieds petits. Il a la démarche souple, élégante. C'est un montagnard, un coureur, un chasseur. Il adore la savane et ses grandes herbes, dans lesquelles il se glisse comme un serpent, et où il se sait invulnérable et insaisissable.

Armé de ses trois sagaies qu'il manie avec adresse, son couteau à la ceinture, sans autre costume qu'un morceau d'étoffe serré entre les jambes, le Baya court tout le jour à travers la brousse, suivant les étroits chemins ou les pistes d'animaux, toujours attentif, l'oreille au guet,

voyant tout avec ses yeux d'aigle, distinguant le gibier au milieu des herbes à des distances inouïes, rampant jusqu'à portée de sagaie et se détendant comme un ressort pour rarement manquer son but.

A mesure qu'on va vers le nord, dans la direction de l'Adamaoua, on constate chez les Bayas l'influence musulmane des Haoussas et des Foulbés. Les chefs portent des vêtements, des burnous ou des bonbous flottants, des pantalons bouffants, des bonnets piqués, des turbans peints à l'indigo.

Les femmes portent des pagnes. La population subit l'influence des peuplades plus civilisées du nord-ouest. L'anthropophagie disparaît. Les cultures augmentent, et aussi le goût du luxe et de l'apparat. Mais cela ne va pas sans inconvénient, car les hommes vendront leurs femmes pour acheter un sabre avec baudrier à glands, et leur fils pour avoir un cheval.

Les chefs construisent les murs de leurs habitations à la mode du Soudan, en pisé et très élevés, cherchant à imiter ainsi les murs du tate du chef Ngaoundéré, lequel n'a fait d'ailleurs qu'imiter les murs des grandes villes du Centre africain : Kouo, Zuider, Katiéno, Hadeidje, etc. Toutes ces villes ont, en effet, des ceintures d'épaisses murailles de pisé. Celles de Kouo, qui ont 24 kilomètres de tour, ont 12 mètres d'épaisseur à la base et 10 à 15 mètres de hauteur.

Comme tous les peuples de pays découvert, les Bayas ont adopté la case ronde à toit conique, qui résiste mieux au vent et est plus facile à rendre imperméable aux pluies que les cases à surfaces planes.

Le costume national de la femme Baya se compose d'une ceinture de perles, à laquelle on suspend derrière et devant un bouquet de feuilles d'arbre que le bois voisin fournit à nouveau généreusement chaque matin.

Les femmes bayas sont toujours en train de rectifier la position de leurs feuilles ; elles sont obligées de les retenir quand elles se baissent pour entrer dans une case ou de les plier quand elles veulent s'asseoir. C'est pour elles une occupation ou un tracas continuels. C'est le retroussis de la jupe en Europe. Cela donne une contenance.

La femme baya travaille continuellement. Elle travaille aux plantations sous la protection de son mari, qui l'accompagne avec ses armes. Elle prépare la nourriture, fabrique la poterie, la vannerie, tous les ustensiles de ménage, s'occupe des enfants.

Elle accepte facilement d'autres femmes de son mari, car toutes travaillent ensemble et s'entr'aident sans jalousie ni rivalité.

Du reste, la jalousie n'existe pas au pays baya. Un homme tient à sa femme, car il l'a payée, et c'est une valeur et une force dans son ménage ; mais les infidélités le touchent peu. Si on lui prend sa femme, il cherche à la reprendre comme nous essaierions de reprendre un cheval volé, mais il ne s'occupe pas de ce qui a pu se passer pendant l'absence. Il faut d'ailleurs croire que les infidélités sont fréquentes.

Il est un adage baya qui dit ceci :

« Quand tu as tué du gibier, prends ta part avant que les oiseaux de proie prennent la leur. Quand tu as pris femme, fais de même et devance tes voisins. »

Il y a aussi certains rythmes et certains chants connus, de signification convenue, que la femme emploie pour prévenir son complice quand celui-ci, venant au rendez-vous convenu, risque d'y rencontrer le mari qu'on n'a encore pu éloigner...

Sur la rive gauche de la Nana, on trouve des femmes portant dans la lèvre supérieure une rondelle de bois de la grosseur d'une pièce de deux francs.

La déformation de la bouche la fait ressembler de profil à un bec d'oiseau. Nous retrouverons cette coutume plus accentuée encore chez les Lakas.

La femme baya est bonne mère, aime ses enfants et ne les quitte pas pendant leur bas âge. Elles portent leur enfant à cheval sur la hanche. Souvent, elles se font un baudrier en peau pour le soutenir et le fixer contre elles, de manière à avoir les mains libres pour travailler. Elles allaitent l'enfant très longtemps, même quand il court et qu'il mange.

Etant petits, les enfants ont tous un gros ventre. Cela viendrait, paraît-il, aussi souvent de l'inflammation de la rate et du paludisme que de maladies d'intestins occasionnées par la mauvaise nourriture.

Le Baya est très industrieux. Une de ses principales industries est celle du fer, dont on trouve abondamment le minerai dans le pays, et principalement dans la région de Gaza. Il traite ce minerai dans des hauts fourneaux, qui rappellent assez les forges catalanes.

Avec des forges toutes rudimentaires, il fabrique lui-même ses couteaux, ses armes et ses outils.

Son outil favori est une hachette qu'il ne quitte pas et dont il se sert constamment pour abattre les arbres et tailler le bois dont il a besoin.

L'herminette est aussi un outil de sa fabrication. Il l'utilise pour tailler des calebasses à plein bois, des plats en bois, des mortiers à manioc, des tam-tam.

L'art de la poterie est réservé aux femmes, qui obtiennent de très jolies jarres. Elles se servent d'argile mélangée de sable fin, et elles construisent à la main tous les objets, même les grandes jarres de plus d'un mètre de hauteur. Les marmites, qui ont été garnies de dessins avant la cuisson, sont, après la cuisson, polies avec un galet et noircies avec du graphite que l'on trouve dans le

pays. Ces jarres servent à contenir les provisions (grains et farines de manioc), et sont rangées et superposées à l'intérieur des huttes.

La femme baya est experte dans l'art de la vannerie.

Parmi les ouvrages qu'elle fabrique sont des claies en forme de panier, qui lui servent à prendre le poisson dans les endroits herbeux des rivières.

Les principaux instruments de musique des Bayas sont le tam-tam ou tambour et la cloche double, sur laquelle on frappe à l'aide d'un marteau fait d'une boule de caoutchouc emmanchée au bout d'un bâton.

Jamais un chef ne sort sans ses tambours, dont le nombre est un signe de sa puissance.

Les Bayas jouent également d'un instrument original, espèce de harpe dont le son est presque semblable à celui de la guitare. Il se compose d'une nervure de palmier, bois dont on détache des bandes étroites d'écorce qui seront les cordes. Ces cordes ne sont détachées qu'au milieu, passent à différentes hauteurs sur les crans d'un chevalet et restent attachées au bois aux deux bouts.

Comme caisse résonnante, une calebasse coupée en deux est fixée du côté opposé au chevalet. La harpe a quatre cordes.

Pour en jouer, on le tient horizontalement, la calebasse appuyée contre la poitrine, et on joue des deux mains.

Les Bayas n'ont pas le culte des morts. Néanmoins, ils célèbrent les funérailles des défunts avec un certain faste. La cérémonie consiste spécialement en danses et festins. C'est de cette façon que ces primitifs manifestent leurs joies comme leurs peines.

Pour les obsèques du chef d'un gros village, les femmes, peintes en blanc, avec du manioc ou du kaolin dans le cortège qui s'agite, sont les veuves du défunt. En

toute autre circonstance, plusieurs d'entre elles seraient déjà égorgées, découpées et mises au feu dans la marmite. Mais j'ai défendu que la coutume soit observée, et j'ai donné deux bœufs en échange pour le festin des funérailles — ce qui n'a, par parenthèse, attiré personne. — Ceci n'empêchera pas que, huit jours après mon départ, le festin sera consommé quand même.

Ces anthropophages préfèrent donc la chair humaine à toute autre nourriture. Néanmoins, ils élèvent des chèvres et des brebis. Ils n'ont pas de gros bétail, bien que les bœufs pussent parfaitement vivre chez eux. Ils ont de superbes terrains de pâturages ; mais ils ont encore peur des razzias de leurs voisins. Il est à présumer que cette crainte ne tardera pas à disparaître.

Ils élèvent aussi des chiens, soit pour la chasse, soit pour les manger. Nous voyons ici deux femmes bayas allaiter deux pauvres petits chiens dont la mère a été dévorée par l'hyène. Elles ne veulent pas perdre le bénéfice qu'elles attendaient des jeunes chiens devenus grands, c'est-à-dire bons pour chasser ou bons à manger.

Commandant Moll.

(A suivre).

ACTES DE LA SOCIÉTÉ

Procès-Verbal de l'Assemblée Générale du 8 Mai 1908

Présidence de M. E. Dupont, Président

La séance est ouverte à 8 heures 3/4.

Après lecture et adoption du procès-verbal de la dernière Assemblée générale, M. Boitier, trésorier, présente son rapport sur l'exercice 1907, lequel se solde par un boni de 189 fr. 45. Ce rapport est approuvé à l'unanimité.

Il est ensuite procédé à l'élection de la série sortante des Membres du Comité. Les Membres sortants sont réélus, savoir : MM. Fritz, Guitton, Haussmann, Meura, Monsallier, Monscourt, R. Pesle et Preschez.

MM. René Bossière, Pierre Chariot et Aug. Marande sont élus pour compléter le Comité.

M. Loiseau, Secrétaire général, présente son rapport sur la situation de la Société. Entre autres points, il signale que le bail de celle-ci, prenant fin à Pâques 1909, la question du local à choisir va devenir pressante. M. Loiseau désirerait que l'on reprenne l'idée de la construction, au Havre, d'un hôtel des Sociétés savantes.

M. Loiseau, après un vif éloge de l'activité de M. le Président dans la recherche des conférenciers, annonce que le Bulletin ces derniers temps irrégulier, va reprendre son cours de publication normale. La bibliothèque est de plus en plus fréquentée. Le concours a produit les résultats accoutumés. Quant au recrutement des Membres, question vitale pour la Société, le bureau s'en est mainte fois préoccupé et, malgré les difficultés croissantes, a pu recueillir de nouvelles adhésions.

M. le Président annonce que M. Louis Brindeau, député, donnera prochainement, sous les auspices de la Société, une conférence où il traitera des Ports transatlantiques français.

M. Ferd. Vanier lit quelques extraits d'une très intéressante et très pittoresque communication de M. D. Lièvre intitulée « De Marseille à Nouméa ».

Ce travail attrayant tant par l'agrément du style que par les aperçus originaux dont l'auteur l'a émaillé paraitra in-extenso dans le Bulletin.

La séance est levée à 10 heures.

A l'issue de l'Assemblée générale, séance du Comité, pour statuer sur l'admission de :

MM. Jean Wagner,	présenté par	MM.	Favier et Langlois.
E. Alleaume	»	»	G. Doublet et Guitton.
Ct Bellenger	»	»	Dupont et Bellenger-Rosay
E. Le Barrier	»	»	Dupont et Loiseau.
M. Gaston	»	»	Leflèvre et Guitton.
Gattiker	»	»	Guitton et P. Gattiker.
M. Brunel	»	»	Guitton et Boivin.
P. Laporte	»	»	De Vigan et Dupont.
René Boursy	»	»	Dupont et Preschez.
C. Cauvin	»	»	Dupont et Trouvay.
Mignot et Cie	»	»	Dupont et C. Couvert.
Pourchet	»	»	Sauvage et Favier.
M. Ronssin	»	»	Meura et Clochette.
Colonel Feuchère	»	»	Dupont et Cel Flavigny.
Grenier-Lemarchand	»	»	F. Vanier et R. Pesle.
Du Paty de Clam	»	»	Dupont et Capne de Tugny.
F. Philippe	»	»	Dupont et H. Philippe.
L. Eude	»	»	Derome et Dr Deronde.
G. Nicolet	»	»	Altmeyer et Meura.
Von Haeften	»	»	Guitton et Schneider.
G. Gouze	»	»	Dr Dufour et F. Vanier.
Duteil	»	»	Olier et Derome.
Schmidt	»	»	Dr Dufour et F. Vanier.

Ils sont admis à l'unanimité.

Procès-Verbal de la Séance du Comité du 12 Juin 1908

Présidence de M. E. DUPONT, Président

La séance est ouverte à 9 heures 3/4.

Il est procédé à la nomination :

1° De la Commission du choix des questions pour le prochain Concours de géographie. Sont élus : MM. Carton, Favier et Loiseau.

2° De la Commission d'examen. Sont élus : MM. Boitier, Chariot, Fritz, Guitton, Meura, Ferd. Vanier et Schmitt.

Est proposé comme nouveau membre :

M. G. Bourcy, présenté par MM. Ferd. Vanier et E. Le Coniac.

Il sera statué sur son admission dans une séance supplémentaire.

La parole est ensuite donnée à M. Robert Pesle qui, récemment revenu d'un séjour de quelques semaines en Amérique, a bien voulu nous communiquer ses impressions de voyage en s'attachant surtout aux points qui offrent un intérêt d'actualité pratique.

M. Pesle nous entretient ainsi du régime des hôtels, de l'organisation des chemins de fer, du mode de transport des bagages, des tramways, du métropolitain ; de New-York, des rues, du numérotage des maisons, de l'organisation des ports, des ministères. Il insiste sur l'esprit de libre et hardie initiative qui caractérise les Etats-Unis, et se manifeste particulièrement par la création d'hôpitaux, d'écoles, de bibliothèques. M. Pesle nous expose ensuite l'excellente organisation des heures de travail ; puis, après d'intéressants détails sur les Bourses et la question nègre, il termine par un historique substantiel et concis de la dernière crise américaine.

Après quelques mots de remerciements de M. le Président, M. G. Bourcy, présenté au début de la séance est, dans une séance supplémentaire, admis comme membre de la Société.

La séance est levée à 10 h. 1/2.

Ouvrages reçus à la Bibliothèque de la Société

4me Trimestre 1908

Le Berry, contribution à l'étude géographique d'une région française, par Antoine VACHER, chargé d'un cours de Géographie à l'Université de Rennes. Paris, 1908, 1 vol. in-8, avec 48 fig. et cartes dans le texte, 32 photogravures et 4 planches de cartes et profils hors texte.

La Loire (collection des Guides Joanne), par Paul JOANNE. Paris, 1908, 1 vol. in-16, avec 42 cartes et 12 plans.

L'Orléans à toute vapeur. — Le réseau du Chemin de fer de Paris à Orléans de 1838 à 1908, par Henry HAGUET. Paris, 1908, 1 vol. in-8, orné de nombreuses gravures.

La Hongrie au XXe siècle. Etude économique et sociale, par René GONNARD, professeur d'économie politique à l'Université de Lyon. Paris, 1908, 1 vol. in-18.

Bâle, Berne et Genève. (Les Villes d'Art célèbres), par Antoine SAINTE-MARIE-PERRIN. Paris, 1909, 1 vol. in-4, orné de 115 grav.

La Perse d'aujourd'hui. Iran-Mésopotamie, par Eugène AUBIN. Paris, 1908, 1 vol. in-18, avec une carte en couleurs hors texte.

Autour de l'Afghanistan (aux frontières interdites), par le Commandant DE BOUILLANE DE LACOSTE, préface de M. Georges LEYGUES. Paris, 1908, 1 vol. in-8, contenant 120 illustrations tirées hors texte, gravées d'après les photographies de l'auteur et 5 cartes.

Mes Croisières dans la Mer de Behring, nouvelles chasses et nouveaux voyages, par Paul NIEDIECK. Paris, 1908, 1 vol. in-4, avec 132 gravures et une carte.

Plus près du Pôle, par R.-E. PEARY, commandant de la marine de guerre des Etats-Unis. Paris, 1909, 1 vol. in-4, orné de 28 grav. tirées hors texte et d'une carte.

La Découverte des Grandes Sources du Centre de l'Afrique. — Rivières de vie, Rivières de mort, Nana, Ouam, Penndé, par le Commandant LENFANT, préface de M. BOUQUET DE LA GRYE. Paris, 1909, 1 vol. in-8, contenant 115 illustrations et une carte en couleurs.

Le Ruwenzori et les Hautes Cimes de l'Afrique centrale, voyage d'exploration et premières ascensions des plus hautes cimes de la chaîne neigeuse située entre les grands lacs équatoriaux et l'Afrique centrale, par S. A. R. le Prince Louis-Amédée DE SAVOIE, duc des Abruzzes. Relation du Dr Filippo de Filippi, illustrée par Vittorio Sella, membre de l'expédition, traduite par Alfred POIZAT. Paris, 1909. 1 vol. in-8, avec 180 illustrations dans le texte, 24 planches, 5 panoramas en phototypie et 5 cartes hors texte.

Trois années de chasse au Mozambique, par Guillaume VASSE. Paris, 1909, 1 vol. in-16, illustré de 55 gravures tirées hors texte et une carte.